



Cykelgator – främjas cykling, eller är vi ute och cyklar?

– en kvalitativ studie om cykelgators förutsättningar i en svensk kontext

Bicycle streets – are they really promoting bicycling?

Jennifer Wendelius

Självständigt arbete • 30 hp

Sveriges lantbruksuniversitet, SLU

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Hållbar stadsutveckling, ledning, organisering och förvaltning - masterprogram

Alnarp 2021



Cykelgator – främjas cykling, eller är vi ute och cyklar?

– en kvalitativ studie om cykelgators förutsättningar i en svensk kontext

Bicycle streets – are they really promoting bicycling?

– a qualitative study of bicycle streets' potential in a Swedish context

Jennifer Wendelius

Handledare:	Anders Larsson, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Bitr. handledare:	Till Koglin, LTH, Institutionen för teknik och samhälle
Bitr. handledare:	Thaddäus Tiedje, Trivector Traffic AB
Examinator:	Nina Vogel, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Bitr. examinator:	Lisa Norfall, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning:	30 hp
Nivå och fördjupning:	A2E
Kurstitel:	Independent Project in Landscape Architecture
Kurskod:	EX0859
Program:	Hållbar stadsutveckling, ledning, organisering och förvaltning - masterprogram
Kursansvarig inst.:	Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Utgivningsort:	Alnarp
Utgivningsår:	2021
Omslagsbild:	Jennifer Wendelius
Nyckelord:	cykelgator, cykelplanering, cykelinfrastruktur, blandtrafik, hållbar mobilitet

Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Sammanfattning

En ökad andel cykelresor är av största vikt för ett hållbart transportsystem och hållbara städer. I Sverige finns därför tydliga mål om att öka andelen cykelresor och stora investeringar har gjorts i cykelinfrastruktur och andra cykelfrämjande åtgärder under de senaste åren. Utgångspunkten för ökad och säker cykling är att separera cykeltrafiken från biltrafiken. Detta är dock inte alltid möjligt i allt tätare städer.

Ett flertal länder i Europa börjat implementera *cykelgator* som en lösning för att bland annat fylla ut saknade länkar i cykelnätet, där det inte finns utrymme att anlägga separerade cykelbanor. Cykelgator är en gatutyp där cyklister och bilar färdas på samma gata, men på cykelns premisser. Bilister ska lämna företräde till cyklister och anpassa hastigheten till cykelfart. Intresset för att implementera cykelgator har även tilltagit i Sverige. Idag finns cykelgator bara i Göteborg, Linköping och Malmö, men ett flertal kommuner har planer på att implementera cykelgator inom en snar framtid. I december 2020 infördes juridiska bestämmelser kring cykelgator i trafikförordningen. Dock saknas rekommendationer och riktlinjer för hur cykelgator ska tillämpas och utformas.

Syftet med examensarbetet är att undersöka hur förutsättningarna för att implementera cykelgator i en svensk kontext ser ut. Genom en intervjustudie med kommunala trafikplanerare ämnar studien identifiera möjligheter och utmaningar med att implementera gatutypen. Studien visar att cykelgator uppfattas som ett verktyg för att skapa ett sammanhängande cykelnät på ett yt- och resurseffektivt sätt. Cykelgator anses inte vara en förstahandslösning för att skapa attraktiv och funktionell cykelinfrastruktur, utan en åtgärd för att göra blandtrafikmiljöer säkrare. De främsta utmaningarna som trafikplanerarna upplever med att implementera cykelgator är att:

- Identifiera platser med rätt förutsättningar.
- Få igenom åtgärder som begränsar biltrafik.
- Utforma cykelgatorna på rätt sätt.
- Sprida information om konceptet till allmänheten.

Dagens förutsättningar för att implementera cykelgator skiljer sig åt och hur kommuner väljer att använda cykelgator framöver lär variera. Det är av stor vikt att nationella riktlinjer och råd tillkommer som stöd i implementeringen av cykelgator. Nationella riktlinjer kan bidra till en mer sammanhållen utveckling av konceptet och förhindra att cykelgator implementeras på plaster där annan cykelinfrastruktur är att föredra.

Abstract

In numerous European countries, *bicycle streets* have been implemented in the last few years to remove the missing links in cycling networks, where there is a lack of space for separate cycling facilities. Bicycle streets are shared streets for bikes and cars, where bikes have priority. Cyclists have the right of way and motorists are supposed to adapt their speed to the cyclists'. In Sweden, interest in implementing bicycle streets is also increasing.

The aim of this thesis is to investigate the potential of bicycle streets in a Swedish context. This study aims to identify possibilities and challenges that arise when implementing this type of street by interviewing municipal traffic planners. This study finds that bicycle streets are considered as a space- and resource efficient way to create a more cohesive cycling network. It is perceived as a measure to create safer mixed traffic streets, rather than a first-hand solution to provide attractive and functional cycling infrastructure itself. The main challenges that traffic planners experience with implementing bicycle streets are: (1) identification of locations with the right conditions, (2) resistance against measures that restrict car traffic, (3) know-how of proper design, and (4) right communication of the concept to the public.

This study also finds that the conditions for implementing bicycle streets vary on the municipality level. The perception of bicycle streets differs between municipalities, resulting in inconsistent application of the concept. It is crucial that national guidelines are adopted in order to facilitate the implementation of bicycle streets. National guidelines could ensure a coherent development of the concept and prevent bicycle streets from being implemented at suboptimal locations where other cycling facilities would be favorable.

Förord

Detta examensarbete är det avslutande momentet på en lärarik resa genom masterprogrammet Hållbar stadsutveckling vid Sveriges Lantbruksuniversitet, Alnarp. Arbetet har genomförts under vårterminen 2021 i samarbete med trafikconsultbolaget Trivector Traffic AB. I denna uppsats har jag fått möjligheten att fördjupa mig i cykling, som inte bara är av stor betydelse för hållbar utveckling, utan som också ligger mig varmt om hjärtat. Cykeln är ett transportmedel, men även som Eric Sandström (1974) så fint beskriver i sin dikt:

att cykla är inte bara ett sätt att färdas
det är mer än så
det är en livsstil, en filosofi
en stillsam protest mot maskinkulturens överdrifter och avarter

Denna uppsats hade inte varit möjlig utan mina handledare. Jag vill rikta ett stort tack till Till Koglin på LTH för att du tog dig an en utomstående student och gav mig inspiration och vägledning genom hela uppsatsprocessen. Tack till Anders Larsson på SLU för stöd och slutgiltig genomläsning. Ett särskilt tack vill jag dessutom ge till Thaddäus Tiedje på Trivector för goda råd och ovärderlig feedback. Jag vill också tacka de trafikplanerare som deltog i intervjuerna och delade med sig av sina erfarenheter. Jag vill även tacka Christina Netzer för att du snyggat till alla tabeller och översatt en massa tyska publikationer om cykelgator. Sist men inte minst, vill jag lyfta mina kloka och fantastiska studiekamrater. Ni har lyst upp en tid kantad av isolering med härliga seminariemöten på zoom.



Jennifer Wendelius
Maj 2021

Innehållsförteckning

1 Inledning	9
1.1 Syfte och frågeställning	11
1.2 Avgränsning	11
1.3 Disposition	11
2 Bakgrund och tidigare forskning.....	12
2.1 Cykelplanering	12
Trafikplanering genom historien	12
Bilplaneringens effekter	13
Cykelplanering i Sverige	14
Infrastrukturens roll för ökad cykling.....	17
Fördelning av gaturummet.....	18
Separering eller integrering av cykeltrafik	20
2.2 Cykelgator.....	22
Vad är en cykelgata?	22
Cykelgator – internationell utblick.....	22
Cykelgators historia i Sverige	25
Reglering	27
Riktlinjer för cykelgator	27
Tidigare studier kring cykelgator.....	28
3 Metod.....	31
3.1 Litteraturstudie	31
3.2 Enkätundersökning	31
Urval	32
Genomförande.....	32
Enkätens utformning.....	32
3.3 Intervjustudie	33
Urval	33
Analys.....	34
4 De studerade kommunerna.....	35
Göteborgs stad	35
Linköpings kommun.....	36
Malmö stad	37
Norrköpings kommun	38
Stockholms stad	39
Umeå kommun	41
4.1 Utvärderingar av cykelgator i Sverige	41
Linköping	41
Göteborg.....	42
5 Resultat enkät.....	43
6 Analys och diskussion	46
6.1 Syftet med cykelgator	46
6.2 Möjligheter	50
Yteffektivitet	50
Kostnadseffektivitet	51
6.3 Regleringens effekter	54

6.4 Utmaningar	56
Identifiera platser med rätt förutsättningar	56
Bilhindrande åtgärder	57
Utformning	58
Informationsspridning	61
Övriga utmaningar	62
6.5 Faktorer för att stödja arbetet med cykelgator	62
6.6 Metoddiskussion	64
7 Slutsatser	65
7.1 Avslutande ord	67
7.2 Vidare forskning	67
Referenser	68
Figurförteckning.....	76
Bilagor	77
Bilaga 1. Enkät.....	77
Bilaga 2. Intervjuguide	81
Bilaga 3. Medlemskommuner i Svenska Cykelstäder.....	82

1 Inledning

Under en lång tid har bilen varit överordnad andra trafikslag och bilismen har på många sätt präglat samhällsplanering, trafikplanering och markanvändning (Sheller & Urry 2000; Urry 2004; Stanley et al. 2017). Bilismens dominerande ställning i trafikplaneringen har gett bilister bättre framkomlighet och ett större utrymme i stadsrummet gentemot andra trafikslag, där bland annat cyklister blivit marginaliserade (Koglin & Rye 2014). I Sverige finns även en stark urbaniseringstrend och befolkningen växer som mest i städerna (SCB 2015). Batty (2015) påpekar att en fortsatt urbanisering, och den resulterande ökningen av stadsresor, utgör en av de största utmaningarna för samhällets miljömässiga, ekonomiska och sociala hållbarhet. Urbaniseringstrenden leder till ökad trängsel då tillgången på ytor i städer är knapp, vilket skapar en konkurrens om plats i trafikrummet.

En omfördelning av utrymme från biltrafik till andra transportslag som gång-, cykel- och kollektivtrafik bidrar till en mer yteffektiv användning av stadsrummet och för med sig stora hälso- och klimatomässiga fördelar. En nyligen publicerad studie av Brand et. al (2021) har påvisat att det finns stora miljövinster i att byta enstaka kortare resor från bil till cykel. Brand et. al (2021) hävdar att om var tionde bilist väljer att ta cykeln på en av tre kortare resor per dag (under 10 km) kan de totala koldioxidutsläppen från Europas biltrafik minska med 10 procent. Forskningen påpekar att dessa effektiva utsläppsminskningar är möjliga då korta bilresor står för oproportionellt höga utsläpp, bland annat på grund av kallstartar. Att främja cykling är även viktigt ur sociala och ekonomiska avseenden. Cykling har direkta ekonomiska fördelar för användare då det kostar mindre än att åka bil och kollektivtrafik. Det skapar även stora ekonomiska vinster på samhällsnivå då aktiva transporter förbättrar hälsa och minskar kostnaderna för sjukvård. Hälsofördelarna kommer dels från att cykling ökar fysisk aktivitet samt att minskad bilkörning leder till förbättrad luftkvalitet och minskade bullernivåer (Garrad et al. 2012).

Idag finns tydliga ambitioner om att öka andelen cykelresor som en strategi mot ett mer hållbart transportsystem. Ett av etappmålen för Sveriges Miljömål är att resor med kollektivtrafik, gång och cykel ska vara minst 25 procent av det totala resandet år 2025. För att uppnå ökade cykelnivåer understryks vikten av transportplanering som prioriterar cykeln som transportslag i gaturummet. I Sveriges Miljömål (2021) anges att en ”Omfördelning av befintligt väg- och gatuutrymme från biltrafik till gång-, cykel-, och kollektivtrafik bidrar till energi- och yteffektivare utnyttjande av mark i städer och tätorter”.

En strategi för att prioritera cykelns plats i gaturummet utan att behöva utestänga biltrafik är cykelgator. Cykelgator är en trafiklösning där cyklister och bilar färdas på samma gata, men på cykelns premisser. Grundtanken är att skapa en mer cykelvänlig infrastruktur där planeringen utgår från cykeln som trafikslag. Cykeltrafiken har

tillgång till hela gaturummet och uppmanas att ta plats, medan motoriserad trafik ska visa hänsyn och anpassa sin hastighet till cykeltrafiken. Cykelgator har förekommit under en längre tid i europeiska länder som Nederländerna, Tyskland och Danmark. I Nederländerna används cykelgator i störst utsträckning, men där är konceptet inte lagstadgat, till skillnad från i Tyskland och Danmark. Däremot finns nationella riktlinjer för utformning och implementering av cykelgator i Nederländerna. Sverige införde cykelgator på försök redan 2007, men det dröjde tills december 2020 innan det infördes juridiska bestämmelser kring cykelgator i trafikförordningen. Dock saknas nationella rekommendationer och råd kring deras tillämpning och utformning, likt de som finns i Nederländerna (Groot 2016).

I dagsläget finns cykelgator på enstaka platser i Göteborg, Linköping och Malmö, men intresset för konceptet ökar och ett flertal kommuner har planer på att införa cykelgator inom en snar framtid. Med anledningen av aktualiteten av regleringsformen och det tilltagande intresset för att implementera cykelgator är det viktigt att undersöka vilken kunskap och erfarenhet som finns kring cykelgator idag. De flesta studier kring cykelgator har utförts i Tyskland och Nederländerna och det saknas forskning som kartlagt cykelgators förutsättningar i Sverige. Hittills finns (till min vetskap) enbart en studie som undersökt planeringsförutsättningar för cykelgator i en svensk kontext (se Cronqvist 2018). Att kartlägga det rådande kunskapsläget och sammanfatta insikter från kommuner kan bidra till en förståelse om hur cykelgator används i den kommunala trafikplaneringen. Dessutom kan en sådan kartläggning ge ökad kunskap om vilka aspekter som är viktiga att ta hänsyn till i implementeringen av cykelgator.

1.1 Syfte och frågeställning

Syftet med examensarbetet är att undersöka hur förutsättningarna för att implementera cykelgator i en svensk kontext ser ut. Genom en intervjustudie med kommunala planerare ämnar studien identifiera möjligheter och utmaningar med att implementera gatutypen. Ökad kunskap kring detta kan bidra till en förståelse för användbarheten av cykelgator och klargöra vilka aspekter som är viktiga att ta hänsyn till i implementeringen av cykelgator.

För att undersöka detta utgår studien från följande frågeställningar:

- Vilka motiv finns för att implementera cykelgator?
- Vilka möjligheter respektive utmaningar finns i arbetet med cykelgator?
- Vilka förändringar kan göras för att underlätta kommunernas arbete med cykelgator?

1.2 Avgränsning

Denna studie har avgränsats till att studera cykelgator ur ett kommunalt perspektiv. Anledningen till detta är att cykelgator framförallt är en åtgärd för gator i tätorter, vilka kommuner enligt väglagen (1971:948) samt plan- och bygglagen (2010:900) har väghållningsansvar för. Trafikverket har ansvar för övrig väghållning utanför tätort. Eftersom kommunerna framförallt ansvarar för byggande och drift av cykelgator har inga perspektiv inhämtats från regional eller nationell nivå.

1.3 Disposition

Rapporten är disponerad enligt följande:

- I det inledande kapitlet ges en kort introduktion till ämnet och syftet med studien presenteras.
- Det andra kapitlet ger en bakgrund till cykelplanering och cykelgator samt redogör för tidigare studier kring cykelgator.
- I det tredje kapitel redovisas studiens metodologiska tillvägagångssätt.
- I kapitlet fyra ges en bakgrundsbeskrivning till de kommuner som ingår i studien samt deras arbete med cykelgator. Vidare presenteras de utvärderingar som gjorts på cykelgator i Sverige.
- I det femte kapitlet redovisas kort resultaten från enkätundersökningen.
- I det sjätte kapitlet presenteras och analyseras studiens empiriska material. För att göra läsningen mer intressant och minimera upprepningar har analysdelen blandats med diskussion. Kapitlet avslutas med en metoddiskussion.
- Avslutningsvis presenteras, i kapitel 7, slutsatser och förslag till vidare forskning.

2 Bakgrund och tidigare forskning

2.1 Cykelplanering

Trafikplanering genom historien

En gång i tiden, kring sekelskiftet 1900, fick den moderna cykeln sitt genomslag. Cykeln blev en möjlighet för individuell mobilitet där människor kunde förflytta sig på ett enkelt, kostnads- och energieffektivt sätt (Nilsson et al. 2014). Med modernismens intåg på 1920- och 30-talen, kom den visionära arkitekten Le Corbusiers tongivande tankar om funktionalism, effektivitet och rationalitet. Le Corbusier kritiserade gamla europeiska städer och hävdade att de var dåligt planerade med ineffektiva transporter. Le Corbusier angav i sin bok *The City of To-morrow and Its Planning* att: "a city made for speed is made for success" (Corbusier 1987:179).

När funktionalismen gjorde intåg i Sverige var det ett sätt att modernisera städer och ersätta gamla och trånga kvarter med moderna, rationella och hygieniska bostäder. Staden delades upp i olika zoner av arbete, bostäder, rekreation och transport. Under samma tidsperiod ökade bilens popularitet. Bilen ansågs vara framtiden och den gamla staden, och gamla transportmedel, begränsade bilens hastighet och framkomlighet. Redan 1935 påpekade ingenjören Einar Nordendahl att en separering av cykelbanor från bilvägar var positivt eftersom "Man avlägsnar då det riskmoment, som uppstår, då den ofta vinglande cyklisten korsar körbanan" (Statens Väginstitut 1935:102). Ett helt nytt trafiksystem med breda gator byggdes fram mellan den utspridda stadsbebyggelsen där bilen tveklöst gavs mer plats.

Under 1950-talet hade Sverige det högsta antalet bilar per capita i Europa (Lundin 2008). Ju fler bilarna blev, desto fler problem uppkom med bland annat trafikolyckor. Till följd av detta utvecklades en planeringsmodell av SCAFT (Stadsbyggnad, Chalmers, Arbetsgruppen för Forskning om Trafiksäkerhet). Från 1960-talet präglade SCAFT trafikplaneringen genom principer som separering och differentiering. För att öka framkomlighet i trafiken (biltrafiken) och öka trafiksäkerhet skulle trafikslagen enligt SCAFT aldrig interagera. Då cyklister och gångtrafikanter sågs som en säkerhetsrisk och hinder för den höga nivå av mobilitet som bilen erbjöd, förflyttades de från gatorna till sin egna separata infrastruktur, medan bilen prioriterades (Statens planverk 1967). Illustrationerna nedan visar exempel på separering och differentiering från boken "Vägen till trafiksäkerhet".



Figur 1. Differentieringsprincipen. Källa: Gunnarson & Lindström (1970)



Figur 2. Separeringsprincipen. Källa: Gunnarson & Lindström (1970)

SCAFT har haft ett stort inflytande på svensk trafikplanering och bidragit till stora struktumvandringar i städer. Motoriserad trafik prioriterades, medan cykeltrafiken fick mindre utrymme. Planeringen enligt *SCAFT* bidrog till förändringar av stadsrummet som missgynnade framkomligheten för andra trafikslag som cykel. Som Koglin (2014) skriver, och som illustreras i figur 2, betraktades cykling som rekreation, snarare än som ett transportsätt.

Bilplaneringens effekter

Hur utrymmen i staden prioriteras har förändrats på senare tid. Bilens roll är dock fortfarande stark och det flertalet studier visar att cyklister och fotgängares behov fortfarande är underprioriterade (se till exempel Koglin 2013; Koglin & Rye 2014; Lindkvist Scholten et al. 2018). Förutom att en bilcentrerad trafikplanering har lett till minskad tillgänglighet för andra trafikslag har bilismen också fört med sig andra negativa effekter. Idag finns stor kunskap om bilismens negativa påverkan på människors hälsa samt på miljön i form av luftföroreningar, buller och trängsel i städer (se exempelvis Naturvårdsverket 2021).

Det ökade transportbehovet i samhället har dessutom resulterat i ett beroende av bilen som transportmedel för att kunna transportera sig längre och nå arbete, utbildning eller andra viktiga samhällsfunktioner. Bilen erbjuder en hög flexibilitet och mobilitet, men tillgången till denna mobilitet är begränsad till de som har tillgång till bil. Det finns ett stort forskningsfält kring transportjämlighet (Kenyon et al. 2002; Lucas & Jones 2012; Mattioli 2013) som visar att människors olika möjlighet till mobilitet och möjlighet att delta i samhället kan leda till social exkludering. Sheller (2012) beskriver att mobilitet idag är ett rättviseproblem och argumenterar för att ”a full transition in the

currently dominant automobility system will only take place when we simultaneously address the issues of social inequality that underpin the un-sustainability of the current system, and begin to promote mobility justice as integral to sustainability” (289).

Cykelplanering i Sverige

Att främja cykling är en viktig del i att skapa ett mer hållbart transportsystem. Cykeln är ett av de mest hållbara transportslagen; det är ett miljövänligt, hälsosamt och rättvist färdmedel som både kan bidra till att lösa trängselproblem och göra städer mer attraktiva. Idag finns tydliga ambitioner på att öka andelen cykelresor, både på nationell, regional och kommunal nivå. År 2017 publicerade regeringen den nationella cykelstrategin vars syfte är att främja ökad och säker cykling. I cykelstrategin beskrivs fem viktiga insatsområden i arbetet med ökad cykling:

- Lyft cykeltrafikens roll i samhällsplaneringen
- Öka fokus på grupper av cyklister
- Främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur
- Främja en säker cykeltrafik
- Utveckla statistik och forskning

Under insatsområdet ”Främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur” uttrycker regeringen ett behov av att utveckla cykelnätet och efterfrågar fler demonstrationsprojekt ”där nya innovativa lösningar testas i mindre skala” (Regeringskansliet 2017:20). På de delar av cykelnätet som inte går att separera cykeltrafiken från biltrafik lyfts cykelgator som en möjlig lösning.

I samband med utgivningen av den nationella cykelstrategin gavs myndigheter och aktörer olika uppdrag. Trafikverket (som har ansvarar för långsiktiga planering av det statliga vägnätet) ska beskriva utvecklingen för de olika myndigheterna och aktörerna på nationell, regional och kommunal nivå. Utvecklingsbeskrivningen publiceras vartannat år i det nationella cykelbokslutet. VTI (Statens väg och transportforskningsinstitut) har uppdraget att leda ett nationellt cykelcentrum för forskning och utbildning inom cykling. Det nationella cykelbokslutet tas fram av det nationella cykelrådet som är ett samverkansforum mellan bland annat Cykelcentrum, Trafikverket, Boverket, SKR (Sveriges kommuner och regioner), ett par cykelorganisationer samt ett antal regioner och kommuner. För att kunna samverka och diskutera cykelfrågor anordnar också Trafikverket och SKR en cykelkonferens varje år för kommuner, regioner, staten och andra organisationer. Utöver detta sker samverkan genom föreningar som till exempel Svenska cykelstäder.

Den regionala nivån har framförallt ett samordnande ansvar mellan kommuner. Allt fler regioner har dock börjat ta fram cykelplaner. Av Sveriges 21 regioner har 13 stycken en aktuell cykelstrategi eller cykelplan framtagen efter 2015 (Trafikverket

2020a). För att stötta detta arbete och knyta ihop dessa planer med kommunala cykelstrategier har Trafikverket publicerat ”Vägledning för regionala cykelplaner”.

På lokal nivå har kommunerna enligt plan- och bygglagen (SFS 2010:900) huvudansvaret för den fysiska planeringen. I detta arbete ingår framtagandet av en översiktsplan som ska ange den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön. Det finns inget lagkrav på att kommuner måste ha en fristående cykelplan, utan i vissa kommuner kan cykelstrategier inrymmas i en övergripande trafikstrategi. Enligt det nationella cykelbokslutet har 65 kommuner en cykelplan (Trafikverket 2020a). Kommuner har enligt väglagen (1971:948) väghållningsansvar för allt planlagt område i tätorter, inklusive vägar. Det är alltså kommuner som ansvarar för byggande och drift av lokal cykelinfrastruktur.

Som stöd i kommunernas arbete med cykel finns rekommendationer kring cykelinfrastruktur i följande handböcker:

- VGU – Vägar och gators utformning (Trafikverket 2021b)
- TRAST – Trafik för en attraktiv stad (SKL et al. 2015)
- GCM-handbok – Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus (SKL & Trafikverket 2010)

Reglerna i VGU är obligatoriska på statliga vägar, men enbart vägledande för kommuner. Syftet med TRAST är att stödja planeringen av trafiksystemet för att skapa hållbara, attraktiva stadsmiljöer. Handboken är mer inriktad på processarbetet med trafikfrågor och stödjer framtagandet av trafikstrategier, trafikplaner eller åtgärdsprogram. I GCM-handboken ges däremot exempel på olika principlösningar för planering av gång-, cykel- och mopedinfrastruktur.

Sedan 2017 kan kommuner och regioner även söka finansiellt stöd från staten via stadsmiljöavtalen (förordning 2015:579) för cykelåtgärder. Kommunerna eller regionerna får stöd för hälften av kostnaderna mot att de genomför någon typ av motprestation som bidrar till att främja hållbara stadsmiljöer eller öka andelen hållbara transporter. År 2019 beviljades stöd för cirka 388 miljoner kronor (Trafikverket 2020a) och 2020 – 2021 beviljades 26 kommuner stöd för 205 miljoner kronor (Trafikverket 2021a). I den senaste ansökningsbeviljades Gävle kommun bidrag för bland annat en utredning av cykelgator.

Från 2017 – 2019 har totalt 1 889 miljoner kronor investerats i olika cykelfrämjande åtgärder i det statliga vägnätet (Trafikverket 2020a). Trots att cykelnätet i Sverige byggts ut mycket över åren, och framkomlighet för cykel har förbättrats, har andelen cykling inte ökat till önskade nivåer. Cyklandet ökar runt om i Sverige, men så gör även resandet generellt. Andelen cykelresor i hela Sverige under 2019 var 12 procent av det totala resandet (Trafikanalys 2020), en siffra som varit relativ oförändrad från

år 2005 – 2006 . Prognoser från Trafikverket visar även att bilresor förväntas fortsätta öka, med ungefär 28 procent mellan 2017 och 2040 (Trafikverket 2020b).

Aretun och Robertson (2013) poängterar att en orsak till varför svenska policymål om ökad cykling inte nås är att den kommunala implementeringsstrukturen fortfarande präglas av en planering inriktad på att skapa framkomlighet för biltrafik:

Policyproblemet ökad cykling hanteras inom ramen för en implementeringsstruktur (organisering-kunskap-åtgärder) där professionella grupper präglas av utbildning, yrkesutövning och organisering av arbetet som länge varit inriktad mot att, på strukturnivå, optimera framkomlighet för biltrafik (35).

Även då mål om ökad cykling inte nås omprövar inte kommuner sina tillvägagångssätt eller försöker hitta nya metoder, utan fastar i ett så kallat 'stigberoende'. Aretun och Robertson (2013) menar att detta leder till att tillgänglighetsvillkor för cyklar inte säkerställts, vilket i sin tur kan leda till i att andra cykelfrämjande åtgärder, som informations- och beteendepåverkande insatser, inte blir av.

Många faktorer påverkar om och hur vi cyklar, både fysiska faktorer (cykelinfrastruktur, höjdskillnader och klimat), psykologiska faktorer (attityd och upplevd social miljö), samt sociodemografiska faktorer. Att ta hänsyn till detta är viktigt för att kunna prioritera bland olika cykelfrämjande åtgärder. I en studie av VTI lyfts vad forskningen framhåller som barriärer för att välja cykeln som transportmedel. Utifrån ett individperspektiv är hinder för att cykla dåligt väder, långa avstånd, dålig trafiksäkerhet och upplevd otrygghet (Eriksson 2009). Att ta hänsyn till att cykling påverkas av många aspekter är av stor betydelse och det räcker inte med enstaka insatser för att öka andelen cykelresor. Beteendepåverkande kampanjer, eller åtgärder som ger bättre framkomlighet längs vissa stråk, gör inte att fler cyklar om städer är planerade så att avstånden är för långa. I en omfattande litteraturstudie visar Pucher et al. (2010) att allomfattande cykelstrategier med en rad olika åtgärder hade större effekt på cykelnivåer än isolerade åtgärder. Författarna menar att ett långsiktigt cykelfrämjande planering bör innefatta ett helhetsperspektiv med både infrastruktursatsningar, informations- och beteendepåverkande åtgärder, en stödjande markanvändningsplanering samt begränsningar för bilanvändning.

Åtgärder ämnade att främja cykling, både kommunikativa insatser och förändringar i den fysiska infrastrukturen, tenderar att behandla cyklister som en homogen grupp (Piatkowski et al. 2019). Cyklister är på många sätt en heterogen grupp och skiljer sig åt baserat på bland annat ålder, kön, fysiska och mentala förutsättningar, kunskap och attityd. Åtskilliga studier har försökt kategorisera cyklister och urskilja preferenser hos olika typer av cyklister (Gatersleben & Haddad 2010; Dill & McNeil 2013; Damant-Sirois et al. 2014). Det finns även en stor heterogenitet i olika typer av cyklar; allt från "vanliga" cyklar, elcyklar, racercyklar och lådcyklar. För att öka andelen cykling, och

skapa en inkluderande cykelkultur, krävs policy- och infrastrukturåtgärder som är medvetet riktade till olika cyklister behov (Damant-Sirois et al. 2014). Om hänsyn inte tas till de grupper som är underrepresenterade som cyklister finns risken att cykling enbart blir attraktivt för en nischad grupp, istället för en vardaglig aktivitet för alla.

Att öka antalet resor med cykel handlar emellertid inte bara om att främja cykling och göra cykeln till ett attraktivt färdmedel. Pucher och Buehler (2008) framhäver att det är lika viktigt att minska bilens bekvämlighet och attraktivitet. Högre kostnader för bilinnehav, mindre tillgång till parkering, bilfria distrikt, farthinder och hastighetsbegränsningar är åtgärder som inte bara gör bilen till ett mindre attraktivt färdmedel, utan även gör cykeln till mer attraktivt i jämförelse med bilen. Den betydelse som åtgärder som minskar bilens attraktivitet har för en ökad cykling understryks av många (Rietveld & Daniel 2004; Ekblad et al. 2016; Piatkowski et al. 2019). För att skapa ett mer hållbart resande behöver bilnormen med andra ord utmanas och bilens självklara ianspråktagande av plats i staden ifrågasättas. Lindkvist Scholten et al. (2018) visar i en analys av kommunala planeringsdokument för cykelinfrastruktur att bilismen än idag prioriteras före hållbara transportslag, trots att det finns en hållbarhetsdiskurs som framhäver cykelns miljö- och sociala fördelar. Rye och Hrelja (2020) hävdar också att bilanvändningen inte problematiseras tillräckligt i trafikplaneringen. Författarna granskade policydokument i 13 städer i Sverige, England, Nederländerna och Tyskland och fann enbart en åtgärd, parkeringsreglering, som ett sätt att minska bilanvändningen.

Infrastrukturens roll för ökad cykling

Forskning kring kopplingar mellan infrastruktur och cykelnivåer har ökat under de senaste åren och det finns en rad studier som pekar på att god infrastruktur ökar andelen cykelresor (se till exempel Heinen et al. 2009; Santos et al. 2013; Hull & O'Holleran 2014; Buehler & Dill 2016). Det finns dock forskning som påpekar att det är svårt att härleda vilka åtgärder som är en faktisk effekt av infrastrukturåtgärder i sig. Heinen et al. (2009) poängterar till exempel att ökad cykling inte behöver vara ett resultat av utbyggd cykelinfrastruktur, utan att fler cyklister kan vara orsaken till att cykelinfrastrukturen byggs ut. En studie av (Pritchard et al. 2019) visade även att ny cykelinfrastruktur på en gata i Oslo ökade antalet cykelresor på sträckan, men samtidigt minskade cykeltrafiken på de två närmsta parallellgatorna. Liknande slutsatser dras av (Wehtje et al. 2018) som påpekar svårigheter med att avgöra effekter av enskilda insatser i infrastrukturen. Författarna framhäver däremot att en rad sammanhängande infrastrukturåtgärder i cykelnätet kan resultera i ökad cykling.

Det finns dock stor evidens på att en välutvecklad cykelinfrastruktur med god standard är en grundläggande förutsättning för att skapa en hög andel cykelresor. Nederländerna är ett föregångsland inom cykling och det finns många lärdomar att hämta från landets cykelplanering. En fundamental aspekt som bidragit till de höga nivåerna av cykling i Nederländerna är en välutbyggd, högkvalitativ cykelinfrastruktur. En ytterligare

framgångsfaktor för ökad och säker cykling har varit att trafikplaneringen utgått från en tydlig hierarki i vägnätet. Stora delar av trafikinätet är trafiklagnade och tillåter inte genomfartstrafik (Schepers et al. 2017). Nederländerna har också naturligt goda förutsättningar för cykling som små höjdskillnader och ett mildt klimat. Städerna är dessutom tätt byggda med en funktionsblandning, vilket minimerar reslängder.

För att skapa en cykelvänlig infrastruktur bör cykelnätet vara kontinuerligt, direkt, attraktivt, säkert och bekvämt (Groot 2016). En rad studier framhäver vikten av ett sammanhängande cykelnät och påpekar att diskontinuiteter i cykelinfrastrukturen är problematiska ur både flödes- och säkerhetssynpunkt (Krizek & Roland 2005; Dill 2009; Hull & O'Holleran 2014). De platser där cykelbanor plötsligt upphör och cyklister behöver fortsätta i blandtrafik med motoriserade fordon upplevs som mest osäkra, i synnerhet om cykelbanan slutar på vänster sida av vägen (Krizek & Roland 2005). Säkerhetsaspekter är ytterst viktiga att ta hänsyn till då både faktiska och upplevda faror kan leda till att folk väljer bort cykeln.

Även genhet och finmaskighet i cykelnätet är viktiga aspekter att ta hänsyn till för att göra cykeln mer konkurrenskraftig gentemot bilen (SKL & Trafikverket 2010; SKL et al. 2015). Ett gott cykelnät innebär att maskvidden minskar och att cykeltrafiken inte behöver ta några omvägar i jämförelse med annan trafik. Ett finmaskigt nät innebär att det finns många cykelvägar att välja på för att ta sig till olika målpunkter. Genhet i cykelnätet kan mätas genom genhetsknot, vilket innebär att den faktiska cykelsträckan divideras med fågelvägen. Genhetsknoten bör inte överstiga 1,25, vilket innebär att omvägar på mer än 25 procent ska inte förekomma (SKL & Trafikverket 2010). Ett annat mått för att mäta cykeltrafikens konkurrenskraft gentemot biltrafikens är restidsknot. Där divideras tiden det tar att cykla en viss sträcka med tiden det tar att köra bil. I GCM-handboken rekommenderas restidsknoten bör inte överstiga 1,5 (ibid.)

Fördelning av gaturummet

Som tidigare nämnts är bilens plats i gaturummet fortfarande självklar och dagens cykelplanering präglas av bilnormen (Lindkvist Scholten et al. 2018). Många diskussioner kring förändringar i urban transportinfrastruktur har på ett eller annat sätt lyft vikten av hur stadens utrymmen fördelas. För att kunna ge plats åt hållbara transportslag som cykel i dagens täta urbana miljöer, utan att bidra till ytterligare stadsutbredning, behöver utrymmen tas från platser som idag är allokerade till bilar. (Gössling 2020) argumenterar för att en omfördelning av plats från bilar är avgörande för att uppnå en färdmedelsförändring och skapa grönare och attraktivare stadsmiljöer. Författaren föreslår en omvandling från traditionella gator till "micromobility streets" i trånga innerstadsmiljöer för att öka säkerheten och göra det mer attraktivt att använda andra transportslag än bilen. Begreppet mikromobilitet används för att beskriva transporter med cyklar, elcyklar, elsparscyklar och andra mindre fordon med hastighetsnivåer under 25 km/h (ITDP u.å.)

Att belysa fördelningen av gaturummet kan även vara verkningsfullt för att illustrera hur trafikplaneringen gynnar vissa transportslag samtidigt som andra missgynnas. Under de senaste åren har ett växande antal forskare undersökt kopplingen mellan gaturummets fördelning ('road space allocation') och transporträttvisa (Gössling et al. 2016; Nello-Deakin 2019).

I en studie av Gössling et al. (2016) utvecklas en metod för att kvantitativt mäta distributionen av utrymme av städers transportinfrastruktur. Studien granskade fyra stadsdelar i Freiburg, Tyskland (Wiehre, Herden, Weingarten och Vauban). Tabellen nedan visar den genomsnittliga utrymmesfördelningen i stadsdelarna.

Tabell 1. Utrymmesfördelning

Infrastruktur	Genomsnittlig andel (%)
Vägar	48.6
Offentlig bilparkering	6.6
Separat cykelinfrastruktur	2.4
Blandtrafikområden - gång och cykel	8.3
Blandtrafikområden - alla trafikslag	2.7

Modifierad utifrån Gössling et al. (2016)

27 procent av resorna i Freiburg gjordes med cykel och 32 procent med bil. Gössling et al. (2016) argumenterar följaktligen att utrymme i stadens gaturum är ojämnt fördelat och att motorfordon fortfarande är det trafikslag som främjas mest. Författarna hävdar att om transportinfrastruktur skulle fördelas baserat på resnivåer borde cyklister få betydligt mer utrymme.

Nello-Deakin (2019) lyfter dock fram en problematik kring att försöka definiera och sträva efter en 'rättvis' fördelning av vägutrymme. Författaren menar att en jämförelse mellan hur gaturummet är allokerat mellan olika trafikslag och färdmedelsfördelning är alltför förenklad. Författaren utvecklar därför en metod där hastighet adderas som ett ytterligare mått för transporträttvisa. Högre hastigheter kräver mer utrymme och exkluderar även vissa trafikslag, som gång och cykel (Gössling et al. 2016; Nello-Deakin 2019). Nello-Deakin (2019) belyser att en parkerad bil tar upp ungefär tio gånger så mycket plats som en cykel. När bilar kör i 50 km/h kräver den 70 gånger så mycket plats som en cyklist eller gångtrafikanter. Detta illustrerar vikten av att diskutera plats som en funktion av hastighet. Minskade trafikvolym och hastigheter, gör att bilar tar mindre yta i anspråk, och är därmed viktigt för att främja gång och cykling (Jacobsen et al. 2009). En stad som domineras av låga hastigheter och integrerade trafikmiljöer skulle därmed kunna ses som mer rättvis, även om mindre plats allokeras exklusivt till gångtrafikanter och cyklister jämfört med en stad där all trafik är segregerad (Nello-Deakin 2019).

(Gössling 2020) framhåller att den viktigaste frågan inte är om urbana transportsystem behöver förändras mot hållbara transportslag, eller om detta är rättvist, utan *hur* det ska kunna förändras på ett transformativt sätt. Även om det finns en politisk ambition att främja hållbara transportslag ur både sociala, miljömässiga och ekonomiska synpunkter, så är det svårt att eliminera bilens centrala roll i transportsystemet. Förslag till att omfördela plats i gaturummet från bilar möts ofta av argument som att det skulle leda till ökad trängsel, skapa minskad tillgänglighet i människors vardag eller minska lönsamheten för verksamheter i stadskärnorna. Antaganden om vad omfördelning av plats har för effekter är ofta alltför pessimistiska. Dessa åtgärder försämrar sällan trafikmiljön, utan leder ofta till reducerade trafiknivåer. En artikel av Cairns et al. (2002) som innefattade 70 fallstudier av omfördelning av gaturummet, drog slutsatsen att “well-designed and well-implemented schemes to reallocate road space away from general traffic can help to improve conditions for pedestrians, cyclists or public transport users, without significantly increasing congestion or other related problems” (21). Flera studier visar även att ökad vägkapacitet leder till inducerad trafik, vilket innebär att trafik nygenereras och återigen skapar trängsel (Goodwin 1996; Litman 2001; Tennøy et al. 2019).

Att omfördela plats i trafikrummet från bilar till cyklister ifrågasätts likväl ofta av allmänheten. Missnöje kring hastighetsdämpande åtgärder eller andra restriktioner för biltrafik är inte ovanligt och när cyklister tar upp alltmer plats i en bil-normativ trafikmiljö uppdragas konflikter (Losten 2014; Chapman 2020). Att skapa en ny transportkultur, där bilen inte står i centrum, kommer följaktligen att kräva en förändring av sociala normer där bilens prestige minskar (Gössling 2020). Idag är bilen fortfarande en statussymbol sammankopplad med emotionella värden (Steg 2005). Det finns även ett stigmatiserad bild av cykling där cyklister bland annat påstås ha en ”moralisk överlägsenhet” (Hudson 2020). I media vittnar cyklister regelbundet om ett upplevt hat (Larsson 2019; Svensson 2019; Johansson 2020).

Separering eller integrering av cykeltrafik

De fördelar som cykling medför, som förbättrad folkhälsa, livskvalitet, mobilitet, luftkvalitet, samt minskad klimatpåverkan, trängsel och ytanvändning kan bara uppnås med masscykling (Furth 2012). Infrastrukturen behöver därmed utformas så att cykling blir attraktiv för alla och inte bara tilltalar ”trafiktoleranta” cyklister. Pucher et al. (2008) antyder i en jämförande studie av Nederländerna, Tyskland och Danmark att en viktig faktor för att öka cyklingen i länderna är att cykelinfrastrukturen är separerad från motoriserad trafik, framför allt på högtrafikerade vägar. Separerad cykelinfrastruktur rekommenderas vanligen för att öka cyklisters framkomlighet och säkerhet. (Pucher & Buehler 2009) menar att även att separerad cykelinfrastruktur är viktigt ur ett socialt rättviseperspektiv då vissa personer eller grupper är mindre benägna att cykla i blandtrafik och mindre kapabla att konkurrera om plats i gaturummet.

Många studier indikerar att cyklister föredrar att cykla separerat från biltrafiken (Li et al. 2012; Aldred et al. 2017; Clark et al. 2021). Cykling i blandtrafik är ofta förknippat med otrygghet och kan vara problematisk ur ett säkerhetsperspektiv. Enligt en modellberäkning av VTI är skaderisken för cyklister högre i blandtrafikmiljöer än på cykelvägar (Eriksson et al. 2017). I en enkätstudie av Svensk cykling uppger en femtedel av cyklister att de oftast cyklar i blandtrafik. Ungefär hälften, 48 procent, anger det som ett problem att bilar kör för nära. Ett annat problem som 44 procent anger är att bilister kör för fort (Svensk Cykling 2018).

Trafiksystemet i Sverige är idag uppbyggt efter tre huvudsakliga principer: differentiering, integrering och separering (SKL et al. 2015). Differentiering innebär att olika delar av trafikinätet har olika syften och att trafiken delas upp utifrån egenskaper. Stora flöden med höga hastigheter leds ut på ett huvudnät, medan lugnare trafik till exempel förekommer på lokalnätet. Separering innebär att olika trafikslag skiljs åt antingen rumsligt eller tidsmässigt. Integrering innebär motsatsen, att olika trafikslag blandas. En separering av trafikslag är idag planeringsnormen för cykelinfrastruktur i Sverige. En separering är dock inte praktiskt genomförbart på alla gator i dagens städer och inte heller eftersträvänsvärt på alla platser. Vissa lokalgator har en liten trafikmängd med så pass låg hastighet att de kan fungera bra som cykelstråk ändå. Blandtrafikmiljöer kan vara en fullt acceptabel lösning för vissa typer av cyklister, medan andra känner sig otrygga på gator där de cyklar bland bilar.

För att främja cykling på blandtrafikgator används ofta trafiklugnande åtgärder för att minska antalet motorfordon och sänka hastigheterna (Pucher & Buehler 2017). Utöver trafiklugnande insatser på lokalgator förekommer andra åtgärder för cykling i blandtrafik som till exempel cykelgator eller cykelboulevarder. Cykelgator förekommer i europeiska städer, medan cykelboulevarder är vanligare i Nordamerika. Cykelboulevarder införs på lugnare parallellgator för att skapa cykelstråk där cyklisters rätt till gatan betonas, vilket visas med skyltar och vägmarkeringar. Det finns forskning som visar att cykelboulevarder är säkrare att cykla på än huvudgator (Minikel 2012). Dock finns begränsad evidens att de skulle öka cykling (Dill et al. 2014). (Pucher & Buehler 2009) menar att cykelboulevarder betonar cyklisters likvärdiga rätt till gaturummet, medan cykelgator ger cyklister absolut prioritet i trafiken.

2.2 Cykelgator

Vad är en cykelgata?

Cykelgator är en integrerad trafiklösning där både cykeltrafik och biltrafik sammanförs på samma gata. Dock bör det finnas en tydlig separering mellan fotgängare och övrig trafik. Bruno (2020) menar att cykelgator inte är en typ av infrastruktur, ”but a set of policies that shape the use of a street” (2). Det som karakteriserar en cykelgata är framförallt förhållandet mellan olika trafikslag, snarare än en specifik utformning. På en cykelgata har cyklister prioritet och tillgång till hela körbanan, medan motoriserade fordon ska visa hänsyn och lämna företräde. Konceptet cykelgata har dykt upp i allt fler länder under de senaste åren som ett sätt att främja cykling. Det finns ingen universell definition av cykelgata och konceptet varierar mellan olika länder. Cykelgator förekommer som en reglering i vissa länder, medan det i andra länder, som till exempel Nederländerna, ses mer som ett utformningskoncept. I Nederländernas designhandbok för cykeltrafik, CROW, definieras cykelgator som:

Bicycle street is a functional concept. It is a residential road for motorized traffic that forms part of the main cycle network or of a bicycle highway, and which is identifiable as a bicycle street due to its design and layout, but has a limited volume of car traffic on it and that car traffic is subordinate to the bicycle traffic (Groot 2016).

Cykelgator – internationell utblick

Ursprung i Tyskland

Cykelgator förekommer i en rad europeiska länder som Danmark, Belgien, Österrike, Schweiz. Konceptet implementerades dock först i Tyskland på 1980-talet som ett kostnadseffektivt sätt att göra cykelnätet mer sammanhängande (Blitz et al. 2020). I staden Bremen var cykelgator på 80-talet ett sätt att skapa mer direkta rutter genom stadens många enkelriktade gator (ibid.). Införandet av cykelgator skapade en del lagmässiga tvetydigheter vilket gjorde att gatutypen inkluderades i den nationella vägtrafiklagen (Straßenverkehrsordnung) 1997. I Tyskland rekommenderas cykelgator på platser där cykeltrafik är det dominerande trafikslaget och där biltrafiken är begränsad (Schreiber 2016). Enligt den nationella trafikförordningen (Straßenverkehrsordnung) är maxhastigheten på cykelgator 30 km/h, men motortrafiken behöver minska hastigheten ytterligare om det krävs för att anpassa sig till cykeltrafiken. Cyklister tillåts att cykla i bredd. Cykelgator ska främst trafikeras av cyklister och motortrafik är enbart tillåtet i undantagsfall. Om annan trafik utöver cyklar ska tillåtas krävs tilläggsskyltar utöver skyltarna för cykelgator. I verkligheten förekommer emellertid andra fordon på cykelgator i stor utsträckning. Enligt en enkätstudie med 359 tyska kommuner uppger drygt två tredjedelar att motorfordon tillåts (Schreiber 2016).



Figur 3. Cykelgata i Tyskland. Källa: Rouilleralain (u.å.)

Nederländerna

I Nederländerna var avsikten med cykelgator, *Fietsstraat*, i början inte tänkt som en kostnadseffektiv lösning för att sammankoppla olika delar av cykelnätet så som det var i Tyskland. Syftet med cykelgatorna var snarare att få plats med både cyklister och bilar där det inte gick att bygga ut separerad infrastruktur (Bruno 2020). Nederländernas första cykelgata implementerades i Utrecht 1996 för att kunna hantera en ökad mängd cyklister, samtidigt som angöringsmöjligheter med bil bibehölls. I samråd med lokalinvånarna kom man fram till en ny utformning som bland annat innebar ett avsmalnat körfält och en skylt som betecknade gatan som cykelgata (Goldenbeid & van Schagen 1997). Cykelgatan upplevdes dock som väldigt otrygg och togs bort efter bara några år (Bruno 2020). Cykelgatukonceptet i Nederländerna kvarstod dock och sedan dess har cykelgator tillämpas på många platser runt om i landet. En masteruppsats från 2013 uppskattade att det finns hundratals cykelgator i Nederländerna och att de är allmänt välkända och accepterade bland trafikanter (Delbressine 2013). Cykelgator används framförallt på cykelstråk genom bostadsområden som är en del av huvudecykelnätet. Under 2019 påbörjade CROW-Fietsberaad en utredning kring potentialen för cykelgator utanför urbana miljöer. Studien undersökte i vilken utsträckning befintliga rekommendationer kring cykelgator kan tillämpas och hur cykelgatorna utanför bebyggda områden lämpligast används och utformas (Andriess et al. 2021).

Cykelgator har ännu ingen juridisk status i Nederländerna. Detta har genom åren resulterat i en stor variation mellan olika cykelgator gällande utformning och i vilka situationer gatutypen tillämpas (van Boggelen & Hulshof 2019). Infrastruktur- och miljöministeriet och organisationen CROW-Fietsberaad påbörjade därför 2015 en utredning kring utformning och tillämpning av cykelgator. Utredningen innefattade

både fältstudier, diskussionsmöten och enkätundersökningar med planerare och utmynnande i 10 grundläggande designelement för cykelgator. I CROW, Design Manual for Bicycle Traffic, som är Nederländernas nationella handbok för planering av infrastruktur finns en beskrivning av vilka förutsättningar som krävs för att cykelgator ska fungera samt rekommendationer för dess utformning. Det finns tre typsektioner för cykelgator, men följande rekommendationer för cykelgator generellt:

- Gatan ska vara en del av huvudscykelnätet.
- Cykel bör vara det dominerande trafikslaget.
- Ett cykelflöde på 1000 cyklister per dygn anses grundläggande. Cykelflödet bör vara högre än bilflödet, i synnerhet om bilflödet överstiger 500 fordon per dygn. Om bilflödet överstiger 2500 fordon per dygn och inte kan minskas rekommenderas inte cykelgatan som lösning. Ett annat alternativ är att införa kompletterande åtgärder som minskar bilflödet, till exempel att göra gatan enkelriktad för biltrafik.
- Hastigheten bör inte överstiga 30km/h
- Marken bör beläggas med asfalt eller annan jämn beläggning. Beläggningen bör färgas röd.
- Parkering bör inte förekomma på körbanan.

(Groot 2016).

I Nederländerna finns även en skylt för cykelgata som anger att ”bilar är gäster”.



Figur 4. Skylt för cykelgata i Nederländerna. Källa: CROW-Fietsberaad (u.å.)



Figur 5. Cykelgata i Nederländerna. Källa: Giny (u.å.)

Cykelgators historia i Sverige

Cykelgator har testats i olika former under ett antal år i Sverige men då utan juridiskt stöd. Först ut att införa cykelgator, som då kallades cykelfartsgator, var Linköpings kommun. I en hemställan till Trafikverket (dåvarande Vägverket) efterfrågade Linköpings kommun, tillsammans med Malmö Stad, Västerås kommun, Örebro kommun och SKR (dåvarande SKL), att få påbörja en försöksverksamhet med cykelfartsgator. Linköpings kommun (2006) beskrev cykelfartsgator som ett betydelsefullt koncept för att främja cyklism och nå nationella målsättningar om ökad och säkrare cykling. Vidare påpekade kommunen att cykelgator skulle kunna vara ett viktigt verktyg för att prioritera cyklister över motorfordon, i synnerhet på gator som är länkar i ett cykelvägnät, men där det inte finns utrymme att anlägga cykelbanor.

Trafikverket gav kommunen dispens att genomföra försök på två gator i centrala Linköping, Hunnebergsgatan och Klostersgatan under 2007-2008. Försöken ansågs på många sätt lyckade och Linköpings kommun förespråkade därför att konceptet ”cykelfartsgata” borde införas i Sverige. I en senare hemställan till Näringsdepartementet (2009) föreslog Linköpings kommun att få fram en reglering med vägmärke för cykelfartsgata. I tillägg till regleringen och vägmärket efterfrågades även någon typ av fysisk åtgärd i gatan som skulle betona entrén till gatan. En trafikplanerare från Norrköpings kommun, som tidigare arbetade på Linköpings kommun, berättar i en intervju att Näringsdepartementet sedan avslag förfrågan efter en formell reglering (Intervju Norrköping).

Även Göteborgs stad har testat konceptet cykelfartsgator sedan 2013. I Göteborg var syftet med cykelfartsgator att skapa en blandtrafikmiljö där cyklister bestämmer trafikrytmen och där cykelns framkomlighet prioriteras. Det framhävs även som en strategi för att främja cykelns roll i samhället: ”Gatans utformning har ett kommunikativt mål att förstärka cyklistens roll som fullvärdigt trafikantslag. Den ska förstärka budskapet att Göteborg är en cykelstad” (Göteborgs stad 2015:4).

I en statlig offentliga utredningen (SOU:2012:70), även kallad Cyklingsutredningen, undersöktes hur olika regler kring planering och utformning av trafikmiljön påverkar cykling. Syftet med utredningen var att belysa vad som kan göra cykeltrafiken säkrare. I utredningen diskuterades bland annat förutsättningarna för cykelgator som regleringsform och ett införande av cykelgator i trafikförordningen föreslogs. Cykelgator beskrevs i Cyklingsutredningen som ett kostnadseffektivt och yteffektivt sätt att öka tillgängligheten och tryggheten för cyklister (Cyklingsutredningen 2012). På längre sikt skulle cykelgatorna även kunna leda till ökad cykeltrafik och minskad biltrafik. Cykelgator lyftes därtill fram som ett sätt att prioritera cyklister:

Det brukar sägas att en reglering med cykelgator utjämnar och balanserar cyklisternas rätt att vistas i det offentliga rummet i förhållande till motorfordonstrafiken (och även de gåendes). (Cyklingsutredningen 2012:497)

Inrättandet av cykelgator sänder också viktiga politiska och psykologiska signaler om att cykling är ett eget transportsätt och att cyklisterna prioriteras (Cyklingsutredningen 2012:498)

I promemorian, Cykelregler presenterades år 2017 ett antal nya ändringar i trafikförordningen (SFS 1998:1276) bland annat möjligheten för kommuner att införa cykelgator. Förslaget motiveras med att cykelgator har potential att bidra till ökad cykling, då de visar på en prioritet för cykling över andra transportsätt (Näringsdepartementet 2017). Cykelgator framställs som en lösning på blandtrafikgator i städer, med ett högt cykelflöde och där det inte finns plats att bygga separat cykelinfrastruktur (ibid.) Regeringen framhåller även cykelgator som ett potentiell lösning för viktiga cykelstråk utanför tätorter (Infrastrukturdepartementet 2020).

Remissvaren till promemorian Cykelregler tyder på en generellt positiv inställning till cykelgator och de flesta kommuner tillstyrkte förslaget att det ska införas som reglering. Dock framkom det en del synpunkter om regleringen. Göteborgs stad, Malmö stad, Kristianstad kommun och Örebro kommun efterfrågade tydligare riktlinjer kring utformningen. Göteborgs stad föreslår till exempel att det bör finnas krav på att gatan utformas så att fordon naturligt inte åker fortare än 30 km/h. Det förekommer även några kommentarer kring ett behov av informationsinsatser när nya trafikregler införs. Malmö stad, Uppsala kommun och Östersunds kommun efterfrågar kommunikation till allmänheten från nationell nivå.

Reglering

Under hösten 2020 infördes cykelgator som en ny gatutyp i trafikförordningen och den 1:a december 2020 gav regeringen kommuner juridisk möjlighet att inrätta cykelgator med lokala trafikföreskrifter. Följande bestämmelser för cykelgator anges i trafikförordningen (SFS 1998:1276):

8 kap. 1 a § På en cykelgata gäller följande:

1. Fordon får inte föras med högre hastighet än 30 kilometer i timmen.
2. Fordon får inte parkeras på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser.
3. En förare som från en väg kör in på en väg som är cykelgata har väjningsplikt mot fordon på cykelgatan.
4. En förare av ett motordrivet fordon ska anpassa hastigheten till cykeltrafiken. Förordning (2020:842).

I tillägg till dessa bestämmelser har även Transportstyrelsen infört två nya vägmärken för cykelgata (se Figur 6 och 7).

Riktlinjer för cykelgator

Någon information eller riktlinjer för cykelgator finns inte i handböckerna TRAST eller i VGU. I GCM-handboken (SKL, 2010) finns en kort beskrivning av cykelgator med åtföljande rekommendationer. Cykelgator föreslås som en lösning i blandtrafikmiljöer där cykelflödet är stort. Både den totala mängden cyklister, samt mängden cyklister i förhållande till motorfordon beskrivs som viktiga aspekter att ta hänsyn till. Cykelgator anges visare som en lösning som bör tillämpas enbart i stadskärnor (SKL 2010:51). Följande rekommendationer ges för cykelgator i GCM-handboken:

- Förhållandet cyklister-bilister är större än 2:1.
 - Färre än 500 motorfordon/dygn.
 - Max 30 km/tim.
 - Vägvisning vid valpunkter.
 - Ingen parkering bör tillåtas på körbanan och parkerade fordon minimeras.
 - Gatans bredd 4,5 meter så att 2+2 cyklister kan mötas.
 - Hastighetsdämpande åtgärder kan vidtas.
 - Beläggningen ska vara jämn för bästa framkomlighet, asfalt är att föredra.
- (SKL 2010:89)

Utöver rekommendationerna för cykelgator finns även riktlinjer för cykling generellt i blandtrafikmiljöer. Vilken typ av separeringsnivå som rekommenderas mellan cyklister och andra fordon beror på motorfordonens hastighet. Cykling i blandtrafik rekommenderas då hastigheten är under 30 km/h, men kan även användas upp till 40 km/h om bilflödet är under 300 motorfordon/dH (dimensionerad timme) (SKL

2010:55). Hastighetsdämpande åtgärder rekommenderas ifall hastigheter överstiger 30 km/h. De bör dock utformas så att cyklisters framkomlighet och säkerhet inte försämras. Att göra gator smalare kan till exempel minska hastigheter och försvåra omkörningar av cyklister, men samtidigt finns risken att cyklister kläms. Farthinder så som gupp försvårar också cyklisters framkomlighet, och så kallade *cykelslussar* rekommenderas därför vid sidan av guppen (SKL 2010:86).



Figur 6: Vägmärke för cykelgata.
Källa: Transportstyrelsen (2020)



Figur 7: Vägmärke för cykelgata upphör.
Källa: Transportstyrelsen 2020

Tidigare studier kring cykelgator

Även om implementeringen av cykelgator ökat de senaste åren är forskningen kring effekterna av cykelgator begränsad. Det har tidigare skrivits en masteruppsats i Sverige om cykelfartsgator där säkerheten på en av Göteborgs cykelfartsgator undersöktes (Denvall & Johansson 2013). Studien kommer fram till att cykelfartsgator förbättrar säkerheten för cyklister, men att gatutypen inte lämpar sig för barn och äldre. Även i en masteruppsats från Nederländerna diskuteras säkerhetsaspekterna av cykelgator (Delbressine 2013). Sänkta hastigheter föreslås för att förbättra samspelet mellan olika trafikanter och flödena på gatan. Studien drar slutsatsen att de många variationer som finns för cykelgatornas utseende gör att trafikanterna har svårt att känna igen gatumiljön och därmed anpassa sitt beteende.

År 2018 publicerades även en studie av (Cronqvist 2018) som genom fallstudier i Sverige, Danmark och Norge, granskar vilka planeringsförutsättningar som finns för cykelgator i Sverige och utreder framgångsfaktorer för cykelgator. Studien genomfördes innan cykelgator fanns som reglering i Sverige och konceptet beskrivs som en "utformningsprincip" för att prioritera cyklister i blandtrafik. Utformningen rekommenderas vara självförklarande, men "i regel bör dock cykelgatans område markeras med tydliga skyltar som inte kan missuppfattas" (31). Cykelgator bedöms ha potential för att främja cykeltrafiken i städer och Cronqvist (2018) beskriver:

Att anlägga cykelgator kan bli ett sätt för kommuner att med förhållandevis små medel förbättra och åtgärda viktiga stråk där cyklingen önskas öka och där trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter behöver förbättras, men där möjligheterna att inrätta separerade cykelbanor är begränsade. (7)

I studien dras bland annat slutsatsen att en av de viktigaste förutsättningarna för att en cykelgata ska fungera är att cykeltrafiken ska vara det dominerande trafikslaget. Om detta inte är fallet behövs trafiklugnande åtgärder. (Cronqvist 2018) understryker dock att det finns stora utmaningar i att introducera en ny gatutyp och uttrycker att:

Det finns ett behov av att nationellt definiera begreppet cykelgata och cykelhastighet om cykelgator ska kunna etableras på allvar. Att skapa en förståelse för regleringen som sig, men även syftet för denna, är viktigt för att skapa en bred acceptans för cykelgator i svenska städer. (28)

En studie av Blitz et al. (2020) är en av få som undersökt hur cykelgator påverkar resbeteende i syfte att avgöra ifall det faktiska resandet med cykel ökar eller om det enbart sker en överflyttning av redan existerande cyklister till cykelgator. En intervjustudie genomfördes i den tyska staden Offenbach am Main där en cykelgata nyligen införts. För att utvärdera effekterna av cykelgatan undersöktes bland annat invånarnas medvetenhet, uppfattning och användande av cykelgatan. Studien visade att införandet av cykelgatan har ökat andelen cyklister på gatan. Dock har åtgärden inte haft någon större påverkan på mängden bilar. Författarna hävdar dock att cykelgatan har påverkat människors öppenhet och benägenhet att minska sitt bilanvändande.

I en nyligen utförd studie av Bruno (2020) granskas även implementeringsprocessen av en cykelgata i Eindhoven i Nederländerna. I dagsläget är det upp till varje kommun i Nederländerna att själva bestämma i vilka situationer cykelgator ska användas. Författaren menar att det finns en risk att intressenter med olika intentioner kan använda cykelgatukonceptet till sin fördel, exempelvis för att säkerställa angöring med motorfordon i kommersiella distrikt, istället för att främja cykling. I Eindhoven låg stort fokus på konsensusskapande mellan inblandade aktörer. Genom att angöring med bil tilläts på cykelgatorna fick cykelgatukonceptet tillräckligt stöd för att kunna implementeras. Detta resulterade dock i att cyklisternas behov förbisågs. Under observationsstudien iaktogs endast 21 procent av cyklisterna i mitten av körbanan. Majoriteten av cyklisterna höll sig på kanten av vägen, medan bilarna fortsatte att köra i mitten av gatan.

För att cykelgatukonceptet ska bli en trafiksäker miljö där cyklister prioriteras, menar Bruno (2020) att det inte räcker med att enbart utveckla ett utformningskoncept cykelgator:

While developing uniform design standards that make bicycle streets easily recognizable to all users could provide some support for cyclists' practices on bicycle streets, changing pavement colors and markings or adding additional signs does not address issues related to traffic volumes, and therefore are not likely to provide adequate protection to cyclists' practices on bicycle streets that have been implemented in order to maintain auto access.

Följaktligen föreslås en juridisk reglering av cykelgator på nationell nivå som begränsar tillgänglighet med bil.

3 Metod

Då denna studie syftar till att undersöka vilka möjligheter och utmaningar som upplevs med att implementera cykelgator ansågs en kvalitativ metod lämplig. Kvalitativ forskning kännetecknas av att undersöka ett fåtal personer eller objekt där syftet är att skapa en djupare förståelse av personliga erfarenheter eller processer, snarare än att generalisera (Bryman 2018). Insamling av empiri har skett genom både en enkätundersökning och intervjuer. De kvalitativa intervjuerna utgör grunden i studien, medan enkätundersökningen framförallt har fungerat som ett underlag till intervjuerna.

3.1 Litteraturstudie

En litteraturstudie genomfördes för att skapa en teoretisk bakgrund och identifiera tidigare forskning kring planering och implementering av cykelgator. Litteraturstudien inleddes med att läsa det material som i nuläget finns publicerat kring cykelgator i Sverige, ett examensarbete av (Denvall & Johansson 2013) samt en rapport av (Cronqvist 2018). Efter detta gjordes en databassökning av *cykelgator* och *bicycle street(s)*. Endast fåtalet studier hittades kring cykelgator specifikt. Med hänsyn till detta breddades litteraturstudien till litteratur om cykelplanering och cykelinfrastruktur. Sökord som användes var *(bi)cycl* infrastrucutre/facilities*, *(b)icycle planning*, *(bi)cycl mixed/integrated traffic*, *space (re)allocatoin*. Litteratursökningen gjordes i Google Scholar och i SLUs bibliotekskatalog. Databassökningen kompletterades med litteraturtips från min handledare. Utöver vetenskapliga artiklar har även rapporter, planeringsdokument och andra handböcker från myndigheter studerats.

3.2 Enkätundersökning

Som ett första steg i studien genomfördes en enkätundersökning. Syfte med enkäten var att skapa en översiktlig bild över svenska kommuners arbete med cykelgator och deras uppfattning för konceptet samt dess nya reglering. En fördel med enkät som metod är att nå ut till en större grupp (Trost & Hultåker 2016) och då ambitionen var att identifiera hur många kommuner som påbörjat arbetet med cykelgator ansågs det som en lämplig metod. Syftet var inte att skapa en komplett bild över alla svenska kommuners arbete och uppfattning kring cykelgator och inga generella slutsatser kommer därför dras. Ett ytterligare syfte med enkätundersökning var att rekrytera intervjupersoner till intervjustudien. Det fanns inget intresse av att ställa upp på en intervju från de kommuner som redan implementerat cykelgator. Däremot inkom ett visst intresse att delta i en intervju från kommuner som i dagsläget har planer på att implementera cykelgator.

Urval

Urvalet för enkäten var målstyrt då avsikten var att nå ut till kommuner som har erfarenheter från att antingen planera för eller implementera cykelgator. Organisationen Svenska Cykelstäder ansågs vara en bra plattform för att nå ut till kommuner som arbetar aktivt och ambitiöst med cykelplanering. Svenska Cykelstäder är en förening och nätverk mellan 35 kommuner, sex regioner och sju organisationer. Nätverkets syfte är att främja cykling genom bland annat opinionsbildning, kunskapsutbyte och samverkan mellan medlemmarna och utomstående aktörer. (Se bilaga 3 för en lista över de kommuner som är medlemmar i Svenska Cykelstäder).

Genomförande

Enkäten publicerades via enkätverktyget *Esmaker* och skickades ut som länk via en mailtråd i forumet Svenska Cykelstäder. Enkäten publicerades den 19:e februari 2021 och var möjlig att besvara fram den 31:a mars 2021. Totalt inkom 21 svar från 18 kommuner (en kommun hade två respondenter), en trafikplanerare från en konsultfirma, samt en politiker. Detta innebär en svarsfrekvens från kommunerna på 55 procent. I introduktionsbrevet till enkäten fanns även en beskrivning av enkätens syfte och en angivelse att den riktade sig till trafikplanerare med fokus på cykelplanering. Respondenterna hade framförallt yrkesroller som trafikplanerare eller trafikingenjörer, men även samhällsplanerare, klimatstrateger och politiker fanns representerade.

Enkätens utformning

Enkäten inleddes med frågor om respondentens bakgrundinformation som kommuntillhörighet och yrkesroll. Därefter ställdes frågor angående kommunernas arbete med cykelgator och deras syn på konceptet i sig samt den nya regleringen för cykelgator. Enkäten redovisas i sin helhet i bilaga 1. Majoriteten av frågorna var flervalsfrågor med fasta svarsalternativ där respondenterna kunde välja ett eller flera svar. Att använda frågor med fasta svarsalternativ är fördelaktigt då för många öppna frågor kan leda till ett större svarsbortfall (Trost & Hultåker 2016). Respondenterna hade däremot möjlighet att lämna eventuella synpunkter och kommentarer i en fritextruta under varje fråga. Detta möjliggör att få mer nyanserade svar, vilka kan vara värdefulla i analysen (Trost & Hultåker 2016). Avslutningsvis fanns en fråga där respondenterna kunde lämna kontaktuppgifter ifall de var intresserade att medverka i en intervju. Respondenterna utlovades anonymitet och svaren i enkäten anonymiserades därför så att enskilda svar inte kopplas till enskilda kommuner. De kontaktuppgifter som lämnats i enkäten användes enbart för att kontakta möjliga intervjupersoner. Dessa personuppgifter kommer, i enlighet med personuppgiftslagen, raderas efter studiens avslut.

3.3 Intervjustudie

Att genomföra en intervjustudie ansågs som en lämplig metod då syftet med studien är att få en djup förståelse för kommuners arbete med cykelgator och deras uppfattning om konceptet. Kvalitativa intervjuer är fördelaktigt när forskningens syfte är att undersöka information och få insikter baserade på personers erfarenheter eller positioner (Denscombe 2018). Intervjuerna var av semistrukturerad karaktär och utgick från ett antal huvudteman utifrån studiens syfte och frågeställningar. En av de stora fördelarna med semistrukturerade intervjuer är dess flexibilitet, där intervjupersoner tillåts forma sina svar själva (Bryman 2018). Genom att ställa öppna frågor tilläts intervjupersonerna styra samtalet och utveckla sina svar på ett naturligt sätt. Detta ansågs viktigt för att inte leda samtalet i en specifik riktning. Om vissa teman inte togs upp ställdes uppföljningsfrågor utifrån en intervjuguide bilaga 2. Totalt genomfördes sju intervjuer under vecka 9 – 12, 2021. Intervjuerna hölls via videosamtal på Zoom eller Teams och ljudet spelades även in. Intervjuerna varade i genomsnitt i en timme. I samband med intervjuernas start informerades deltagarna om syftet med studien och samtycke till att delta i studien, samt att ljudet från intervjuerna spelades in, bekräftades. Intervjudeltagarna utlovades personlig anonymitet och enbart deras yrkesroll och kommuntillhörighet används i rapporten.

Urval

Urvalet av intervjupersoner gjordes genom en riktad urvalsprocess där avsikten var att rikta sig till personer som ansågs mest relevanta för studien. Subjektiva urvalsprocesser beskrivs som lämpliga för att skapa ett explorativa urval (Denscombe 2018). Då målet med intervjuerna var att ta del av de erfarenheter som finns i arbetet med cykelgator valdes intervjupersoner från de kommuner som antingen redan implementerat cykelgator eller som har långt framskridna planer på att införa dem. De kommunerna som redan implementerat cykelgator kontaktades via mail, då ingen av dessa nåtts via enkäten. Baserat på visat intresse i enkäten intervjuades ytterligare en kommun med pågående planer för att införa cykelgata. Utöver sex intervjuer med kommunala planerare intervjuades även en trafikkonsult som arbetat med cykelgator på strategisk nivå. Detta ansågs fördelaktigt för att få ett kompletterade perspektiv. Konsultintervjun utgick från en intervjuguide med samma huvudteman som för de kommunala planerarna. Dock låg tonvikten i konsultintervjun på cykelgator och dess regleringen utifrån ett trafiksäkerhets- och framkomlighetsperspektiv, snarare än utifrån ett implementeringsperspektiv.

Tabell 2. Intervjudeltagare

Kommun	Yrkesroll
Göteborgs stad	Trafikplanerare med fokus på cykelfrågor
Linköpings kommun	Trafikplanerare på översiktsplaneringsenheten
Malmö stad	Trafikplanerare på mobilitetsenheten med fokus på cykelfrågor
Norrköpings kommun	Trafikplanerare med kontoansvar för cykelplanering
Stockholms stad	Trafikplanerare, ombyggnadsprojekt och tidiga skeden
Umeå kommun	Trafikplanerare med samordningsansvar för cykelfrågor
Konsult AFRY	Trafikplanerare, gång- och cykel

Analys

Efter att intervjuerna slutförts lyssnades de igenom omgående för att sedan transkriberas. Hur stor del av innehållet som bör transkriberas i en intervju beror på hur informationen ska användas. Denscombe (2018) menar att om det är det faktiska innehållet i en intervju som ska granskas kan det räcka att transkribera delar av intervjun. Dessa utdrag kan sedan användas som citat för att understryka vissa poänger i resultat. Om enbart delar av intervjun transkriberas finns dock en risk att viktigt information förbises (Bryman 2018). För att slippa gå tillbaka till de inspelade intervjuerna vid ett senare tillfälle transkriberades därför i stort sett hela intervjuerna.

En tematisk analys genomfördes sedan på det transkriberade intervjumaterialet. Inledningsvis lästes materialet igenom ett flertal gånger och färgkodades. Nyckelord och nyckelmeningar i det transkriberade materialet noterades i en matris. I en separat kolumn skrevs även egna kommentarer och sammanfattande tolkningar. Utifrån koderna i intervjumaterialet identifierades ett antal teman baserat på återkommande idéer. Bryman (2018) påpekar dock att ”Repetition i sig är emellertid ett otillräckligt kriterium för att något ska anses vara ett tema. Än viktigare är att det ska vara relevant för undersökningens forskningsfrågor eller forskningsfokus” (705). En framställning av övergripande teman gjordes därför med utgångspunkt i intervjuguiden och med hänsyn till deras koppling till forskningsfrågorna: mål/syfte med cykelgator, användbarhet, förutsättningar, möjligheter, utmaningar, stödande åtgärder. Efter indelningen i dessa övergripande teman sorterades nyckelord och meningar in under dessa teman för att identifiera mönster och eventuella samband.

För att komplettera och validera materialet från intervjuerna har även de utredningar och utvärderingar som gjorts för cykelgator studerats. Utvärderingar från Göteborgs stad och Linköpings kommun presenteras i kapitel 4. Även en egen platsobservation från den nyligen implementerade cykelgatan i Malmö samt mediala inlägg presenteras då någon utvärdering på Malmös cykelgata inte finns i dagsläget.

4 De studerade kommunerna

I detta kapitel presenteras de kommuner som ingått i intervjustudien. En kort bakgrund om cykling i kommunerna, deras mål för cykling, samt deras arbete med cykelgator beskrivs.

Tabell 3. Kommunöversikt

Kommun	Cykelandel	Mål Cykelandel	Plats kommunvelometern ¹ 2020
Göteborg	7 % (2020)	12 % (2035)	14
Linköping	28 % (2019)	40 % (2028)	2
Malmö	25 % (2020)	30 % (2030)	3
Norrköping	12 % (2018)	13 % (2035)	27 ²
Stockholm	7 % (2019)	15 % (2030)	9
Umeå	27 % (2014)	36 % (2022)	3

Göteborgs stad

I Göteborg görs cirka sju procent av alla resor med cykel, men målet är att öka andelen cykelresor till tolv procent till år 2035 (Göteborgs stad 2020). Cykeltrafiken fortsätter att öka i Göteborg, men inte i tillräcklig takt för att målet om en tredubbling till 2025 ska nås. Andelen cykelresor dubblades mellan 2011 och 2020, där en stor ökning skedde i samband med införandet av trängselskatten 2013. Den genomsnittliga förändring per år är 5 procent, men ökningen skulle dock behöva ligga runt 8 procent om färdmedelsfördelningsmålet för cykel ska nås (Göteborgs stad 2020). Kommunen har även en ambition om att Göteborg ska uppfattas som en cykelvänlig stad av 75 procent av invånarna. Den största potentialen för omställning från bil till cykel anses finnas i de kortaste resorna och det uppskattas att ”om 10 procent av bilresorna i intervallet 0 till 10 kilometer istället gjordes med cykel skulle cyklingen öka med cirka 50 procent” (Göteborgs stad 2015:9).

Göteborg var den första kommunen i Sverige att införa flera cykelgator (efter att cykelfartsgator testats i Linköping). Idag finns cykelgator i centrala delar av staden på Västra och Östra Hamngatan, Redbergsvägen och på en del av Karl Johansgatan. Västra och Östra Hamngatan samt Redbergsvägen är ett resultat av kommunens tidigare försök med vad man kallade cykelfartsgator som infördes 2013 respektive 2015. När kommunen införde cykelfartsgatorna användes en fysisk utformning som det egentligen inte fanns juridiskt stöd för. Sen 2015 finns även cykelfartsgatan som

¹ Kommunvelometern är en nationell granskning av organisationen Cykelfrämjandet som utvärderar och jämför kommunernas insatser för cykling (inom infrastruktur, information- och marknadsföring, cykelpolitik, uppföljning och mätning samt organisatoriska åtgärder). 2020 deltog 40 kommuner.

² Norrköpings kommun deltog ej i kommunvelometern 2020 och därför har deras placering från slutrapporten 2019 använts.

typsektion i Göteborg stads tekniska handbok. Byggnationerna av cykelfartsgatan på Karl Johansgatan påbörjades i september 2019 (Trafik Göteborg 2019). Kommunen gjorde även om Linnégatan temporärt till cykelfartsgata under sommaren 2020 för att minska trängsel på gatans trottoarer under Coronapandemin (Trafik Göteborg 2020). I dagsläget finns planer på att göra ett pilottest där Västra Hamngatan ska göras om från cykelfartsgata till cykelgata. Vad denna omvandling innebär konkret är inte uppenbart, men en trafikplanerare på kommunen nämner bland annat att uppsättning av skyltar kan bli aktuellt (Intervju Göteborg).



Figur 8. Cykelfartsgata i Göteborg. Källa: Göteborgs stad (2021)

Linköpings kommun

Linköping har som målsättning att bli en av Europas bästa cykelstäder. Enligt kommunens cykelbokslut gjordes 28 procent av alla resor i Linköping med cykel under 2019 (Linköpings kommun 2019). I cykelplanen från 2008 anges målsättningen att ”öka antalet cykelresor från 30 % till 40 % av den totala trafiken och ytterligare reducera antalet allvarliga olyckor” och att ”Minst 80 % av cyklisterna ska vara nöjda med sin cykelupplevelse på kommunens cykelvägar” (Linköpings kommun 2008:29).

Linköping var den första kommunen som införde cykelgator under 2007-2008, då med dispens från Trafikverket. I Linköpings finns idag cykelgator på fyra platser: Hunnebergsgatan, Klostergatan, Stenbrötsgatan och Hjärmsättersgatan. Hunnebergsgatan och Klostergatan är centralt belägna gator där cykelfartsgator initialt testades. Ingen av dessa gator har byggts om eller förändrats sedan lagändringen i december 2020. Dock har man planer på att sätta upp de nya skyltarna för cykelgata så snart som möjligt (Intervju Linköping).

En trafikplanerare från översiktsplaneringsenheten på Linköpings kommun berättar att kommunen i skrivande stund håller på att utveckla en ny trafikplan för innerstaden. I trafikplanen kommer kommunen föreslå ett nytt koncept där innerstaden är uppdelad i olika zoner. Den innersta zonen (500 meter radie från stadskärnan) består av gågator. Utanför planeras en cykelgatuzon (1-1,5 kilometer) där huvudgatorna som leder in mot stadskärnan ska vara cykelgator. Totalt rör det sig om cirka 30 gator. I kommunen kommer även åtta expresscykelvägar byggas från stadens ytterområden till

innerstaden. Dessa cykelvägar består av tre meter dubbelriktad cykelväg samt drygt två meter gångbana. Då gatusektionen är väldigt bred kan gatorna inte fortsätta hela vägen in till stadskärnan. Cykelgatorna är därför tänkta som en övergång från expresscykelvägarna till målpunkterna i stadskärnan (Intervju Linköping).



Figur 9. Cykelbarts-gata på Klostergatan i Linköping.
Källa: Thulin & Obrenovic (2008)

Malmö stad

Malmö är på många sätt en framstående cykelstad med bra förutsättningar för att uppnå en ökad andel cykling, då staden är kompakt och har mycket små höjdskillnader. Staden har under flera år placerat sig högt på Cykelfrämjandets kommunvelometer och hamnade 2020 på en tredjeplats. Kommunens ambition är ”att vara en internationellt erkänd cykelstad och att det ska vara enkelt och säkert för alla att cykla i Malmö” (Malmö stad 2012:2). Idag görs 25 procent av alla resor med cykel och målet är att 30 procent av resorna ska ske med cykel till 2030 (Malmö stad 2021). Malmö arbetar på bred front med cykelfrämjande åtgärder och lyfter på sin hemsida fram cykelgatan som ett exempel på hur staden görs ”cykligare” (Malmö stad 2021).

Malmö stad påbörjade sitt arbete med cykelgator efter att möjligheten att införa cykelgator lagts som förslag i promemorian Cykelregler 2017. 2019 genomförde kommunen tillsammans med AFRY (dåvarande ÅF) en koncept- och potentialstudie kring cykelgator i staden. Senare under 2019 gjordes en förstudie kring projektering av tillfälliga cykelgator tillsammans med Tyréns, som undersökte möjligheter att uppnå ett cykelgatukoncept med provisoriska åtgärder. I studien ger fastighets- och gatukontoret förslag på ett antal stråk som skulle kunna passa för ett test med cykelgator: Sorgenfrivägen, Friisgatan, Fosievägen och Hohögsgatan. I december 2020 påbörjades byggnationerna av Hohögsgatan och blev därmed Malmös första test med cykelgata.

Gatan valdes då den är en viktig länk i cykelnätet och då medborgare lämnat synpunkter på att gatan känns otrygg. En separerad cykelbana samt hastighetsdämpande åtgärder efterfrågades. Gatans låga bilflöde motiverade dock inte en separering av trafikslag och kommunen såg gatan som ett bra tillfälle att testa cykelgatukonceptet på (Malmö stad Fastighets- och gatukontoret 2020). I dagsläget finns inga konkreta planer att cykelgator ska införas på några fler stråk eller att den officiella regleringen för cykelgator ska tillämpas (Intervju Malmö).



Figur 10. Entré till Hohösgatan i Malmö. Källa: Wendelius (2021)

Norrköpings kommun

Norrköpings kommun har uppsatta mål om ett ökat cyklande, men andelen cyklister är relativt låg jämfört med jämstora kommuner i Sverige. Resevaneundersökningen från 2018 visade att tolv procent av invånarna använder cykeln som sitt huvudsakliga färdmedel, vilket ökade från nio procent 2014. Målet är att andelen cykel ska vara 13 procent till 2035 (Norrköpings kommun 2018). Samhällsbyggnadskontoret håller på att ta fram en långsiktig trafikstrategi som är ute på samråd mellan mars – juni 2021. I trafikstrategin står: ”Att tillämpa ett arbetssätt för hållbara resor är en viktig del i arbetet för att uppnå en ökad andel resor med gång, cykel och kollektivtrafik. Idag arbetar Norrköpings kommun endast sporadiskt med att förändra resvanor” (Norrköpings kommun 2021).

I Norrköpings kommun finns i dagsläget inga cykelgator. Diskussionen kring cykelgator påbörjades däremot under projektet *Framtidens resor i Norrköping*. Kommunen fick, tillsammans med Region Östergötland och ÖstgötaTrafiken, EU-bidrag för att ta fram ett förslag på ett sätt att utveckla hållbara resor till och från stadens resecentrum. Projektet mynnade ut i en SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan). Inom ramen för detta arbete identifierades även ett antal (9) gator som är felande länkar i cykelnätet och där cykling sker i blandtrafik och som skulle kunna bli

cykelgator (Intervju Norrköping). I SUMPen finns begränsat med information om cykelgator, men följande anges:

”På huvudcykelnätet ska cykling i första hand ske separerat från biltrafik på egen cykelbana. Där miljön begränsar detta bör cykelgata eller liknande införas för att skapa blandtrafikgator som styrs på cyklisternas villkor.”
(Norrköpings kommun 2018:44)

Underlaget från SUMPen har kommunen sedan arbetat vidare med och den 18 mars 2021 presenterades ett förslag kring cykelgator för Norrköpings tekniska nämnd. Syftet med presentationen var att informera politiken om den nya trafikregleringen för cykelgata och hur gatutypen skulle kunna tillämpas i Norrköping. I underlaget ges förslag på sju potentiella platser där cykelgator skulle kunna fungera, bland annat Olai kyrkogata i stadens centrum (Norrköpings kommun 2021). Förhoppningen är att man inom ett par år har kunnat införa cykelgator. Vilka gator kommunen sedan kommer gå vidare med är dock osäkert i dagsläget.

Stockholms stad

Stockholm stad har mål om att öka andelen cykelresor. I framkomlighetsstrategin från 2012 anges att 15 procent av alla resor i högtrafik ska ske med cykel år 2030 (Stockholms stad 2012). Kommunen ser en stor ökning av cykelresor och skriver att ”stadens cykelfrämjande åtgärder tillsammans med en ökad hälsotrend och miljömedvetenhet kan ligga bakom ökningen” (Stockholms stad 2021). Cykelmätningar för citysnittet (passager till och från stadskärnan) visar på en ökning av cykeltrafik med cirka 50 procent från 2003 –2020. Enligt mätningarna har cykeltrafiken dock minskat något från 2012, bortsett från en ökning 2018 (Stockholms stad 2021). Region Stockholms senaste resevaneundersökning visar att den totala andelen cykelresor var 7 procent 2019, en siffra som inte har ändrats sedan resevaneundersökning 2015 (Region Stockholm 2020).

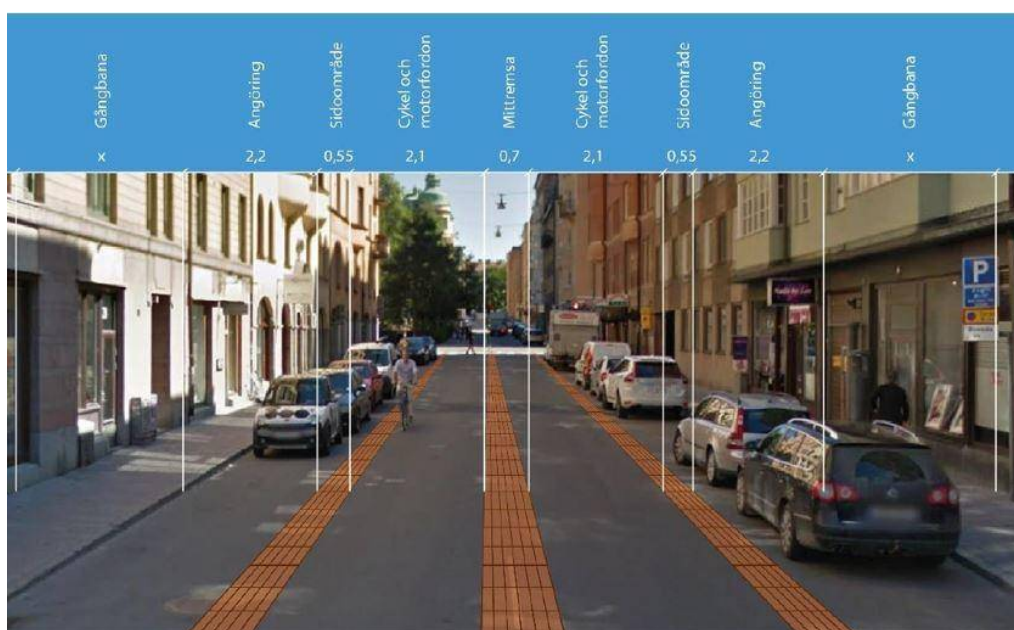
Stockholm har under en längre tid undersökt cykelgator som en potentiell gatutyp i staden för att göra det enklare, säkrare och tryggare att cykla (Intervju Stockholm). I flera år har kommunen försökt hitta en lämplig plats att införa en cykelgata på, men man har hittills inte implementerat någon. I ett inriktningsbeslut ger Trafikkontoret på Stockholms Stad förslag på ett antal cykelfrämjande åtgärder på Surbrunnsgatan i Stockholms innerstad, som är en del av ett huvudcykelstråk i Stockholm. Den enkelriktade cykelbanan som idag finns på Surbrunnsgatan är mellan 0,4-1 meter bred (se Figur 11), vilket är betydligt smalare än vad som rekommenderas för cykelbanor. I GCM-handboken är den rekommenderade bredden för en separerad enkelriktad cykelbana 1,6 meter (SKL & Trafikverket 2010).

Då det inte finns utrymme på Surbrunnsgatan för separerade cykelbanor som är funktionella och säkra, diskuteras cykelgator som en möjlighet att främja cykeltrafiken

(Stockholms stad 2020). En trafikplanerare på Stockholms stad berättar att det finns flertal gator i innerstaden där cykelgator skulle kunna fungera, men att det är än så länge bara är förslag (Intervju Stockholms stad). Just nu pågår en uppdatering av Stockholms cykelplan och kommunen arbetar även med att ta fram en planeringsmanual för cykelgator tillsammans med en konsult. Manualen ska delvis beskriva vilka förutsättningar som krävs för cykelgator och även ge förslag på utformning förslag (Intervju Stockholms stad).



Figur 11. Enkelriktad cykelbana på Surbrunnsgatan idag.
Källa: Stockholms stad (2020)



Figur 12. Idéskiss för Surbrunnsgatan i Stockholm. Källa: Stockholm stad (2020)

Umeå kommun

I Umeå sker en tredjedel av alla resor med cykel. Umeå har som mål att hållbara trafikslag (gång, cykel och kollektivtrafik) ska öka från 49 procent år 2014 till 65 procent år 2022. Det finns inga mål om hur stor procentandel av resorna som ska utgöras av gång, cykel eller kollektivtrafik specifikt, men om förhållandena mellan färdssätten antas vara lika fördelade år 2022 som år 2014, ska andelen cykel öka från 27 procent till 36 procent till år 2022 (Umeå kommun 2018).

För att främja cykling i Umeå har kommunens strategi längre varit att separera trafikslaget och idag är 92 procent av huvudvägnätet för gång och cykel separerat från biltrafik (Umeå kommun 2019). Detta gör att behovet av blandtrafiklösningar inte är så stort och i dagsläget finns inga konkreta planer för cykelgator. Dock har kommunen haft en gata, Kungsgatan, i åtanke under en längre tid där man tror att cykelgata skulle kunna lämpa sig. Gatan är idag en traditionell blandtrafikgata som går mellan centrum och universitets- och sjukhusområdet men som har höga cykelflöden. Idag har gatan ett smalt cykelfält i vardera körriktning. Trafikplaneraren i Umeå kommun berättar att cykelfälten ofta har stora vattenpölar och lövsamlingar vilket gör att många cyklister väljer att cykla mitt i vägen (Intervju Umeå). Kommunen har tidigare sökt medel till att bygga om Kungsgatan via stadsmiljöavtalet. I och med att de finns en tidspress på att färdigställa åtgärder inom ramen för stadsmiljöavtalet är man angelägen om att komma igång med byggstart av cykelgatan under nästa år, 2022.

4.1 Utvärderingar av cykelgator i Sverige

Det utvärderingarna som presenteras nedan är de som tidigare gjorts på cykelfartsgator i Linköping och Göteborg. I dagsläget finns inga utvärderingar att redovisa för cykelgator i övriga städer. Malmö stad kommer framöver att utvärdera testet med cykelgata på Hohögsgatan.

Linköping

Efter testen med cykelfartsgator i Linköping på Hunnebergsgatan och Klostersgatan utförde VTI en utvärdering av försöken. Utvärderingen visade på en liten minskning av biltrafik, men hur mycket av trafikminskningen som berodde på försöken kunde inte fastställas (Thulin & Obrenovic 2008). Bilarnas hastighet minskade i genomsnitt med 3 km/h – 25 km/h. Antalet cyklister var i stort sett oförändrat på båda gatorna. (Thulin & Obrenovic 2008) hävdar dock att det skett en förbättring gällande reglefterlevnad vad avser att lämna företräde åt cyklister. Dock är skillnaden innan och efter försöken marginell. Föremätningen på Hunnebergsgatan visade att bilister lämnade företräde åt cyklister vid 46 procent av företrädessituationerna, jämfört med 56 procent vid eftermätningarna. Emellertid rådde det inte något speciellt företräde på cykelgatan, utan högerregeln gällde i korsningarna. Även säkerhetssituationen på

gatorna granskades och där bedömdes att risken att skadas hade minskat med 5 – 10 procent. Studien indikerar ett samband mellan bilarnas sänkta hastighet och en minskad skaderisk.

För att undersöka allmänhetens uppfattning om åtgärderna gjordes även en enkätstudie (Forsberg 2008). Resultaten från enkäten tydde på en förbättrad framkomlighet för cyklister. Cyklisterna påpekade dock att bilisterna inte förändrat sitt körbeteende och en tveksamhet fanns kring om åtgärderna verkligen förbättrat säkerheten och tryggheten. Även gångtrafikanter var skeptiska till åtgärden och ansåg att varken bilister eller cyklister visade hänsyn till dem.

Göteborg

En trafikantundersökning gjordes före och efter införandet av en cykelfartsgata på Västra Hamngatan (Göteborgs stad 2013). Cyklister ansåg att trafiksituationen förbättrats i största allmänhet. Både framkomligheten och säkerheten upplevdes som bättre. En majoritet av cyklisterna tyckte att samspelet mellan cyklister och bilister förbättrats och uppfattade det tydligt vart på gatan cyklisterna ska köra. Dock ansågs skyltningen av gatan vara otydlig. Efter införandet av cykelfartsgatan har efterfrågan på separerad cykelbana minskat från 65 – 16 procent. Detta tyder på att en lösning som cykelgata kan fungera som en bra komplement till cykelbana på vissa platser. Gångtrafikanter var till största delen också positiva till cykelfartsgatan. Bilisterna var inte lika positiva. Vissa tycker att framkomligheten för bilar fortfarande är bra, medan ungefär hälften var kritiska mot cyklisters hänsynstagande.

Några år senare gjordes en ny utvärdering av cykelfartsgatan på Västra Hamngatan (HKL Research 2016). Cyklister och gångtrafikanter hade fortfarande den mest positiva synen på cykelfartsgatan. De cyklister som cyklade oftare på gatan var mer nöjd med gatan. Detta skulle kunna tyda på att det krävs en tidsperiod för att bli van med den nya trafiksituationen för att få en positiv syn på den. Bara en tredjedel av bilisterna hade ett positiv intryck av trafiksituationen. Bland annat framkom missnöje kring att körbanan var för smal och att cyklisterna inte tog hänsyn till bilisterna. I utvärderingen förklaras att den generella synen på cykelfartsgator har blivit sämre, men många anser likväl att införandet av fler cykelfartsgator skulle gynna bilden av Göteborg som cykelstad.

5 Resultat enkät

I denna del sammanfattas resultaten från enkäten. Totalt svarade 21 personer på enkäten. 18 svar lämnades av kommuner, en respondent var politiker och en var trafikplanerare på en konsultfirma. Enkäten gav en första inblick hur utbrett konceptet cykelgata är i Sverige och hur stor del av Sveriges framstående cykelkommuner som börjat arbeta med att införa cykelgator. Enkäten visar att det finns en positiv inställning till cykelgator och att en klar majoritet anser att konceptet kan vara användbart i den egna kommunen.

3: Tror du att cykelgator kan vara en användbar reglering på vissa gator i er kommun?

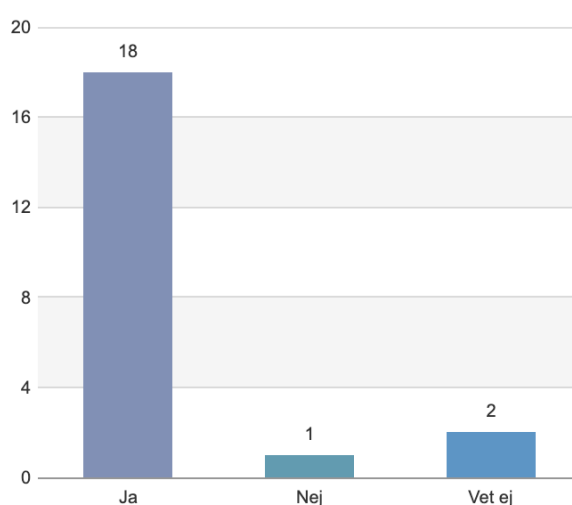


Diagram 1. Enkätresultat från fråga 3

Respondenterna framhåller cykelgator som en användbar reglering på gator som har höga cykelflöden, men som idag är utformade efter biltrafikens behov. Framförallt rör det sig om gator i täta bebyggelsemiljöer, som centrala delar av kommunerna, där utrymmesbrist gör att det inte går att separera trafiken. Cykelgator beskrivs som ett sätt att ge cyklister ökad framkomlighet och större utrymme i gaturummet, vilket illustreras av bland annat detta svar:

Det finns en tydlig politisk ambition i kommunen att prioritera cykel, och regleringen cykelgator är en tydlig markering att cykel prioriteras och att det är dags för 'reclaim the street' och planera för människan istället för plåtburkar.

I dagsläget har två av de kommuner som svarat på enkäten implementerat en eller flera cykelgator. Ungefär en tredjedel av kommunerna har pågående planer på att införa cykelgator och ytterligare en tredjedel har börjat överväga det som en lämplig lösning i kommunen.

4: Har ni infört eller planerar ni att införa cykelgator i kommunen?

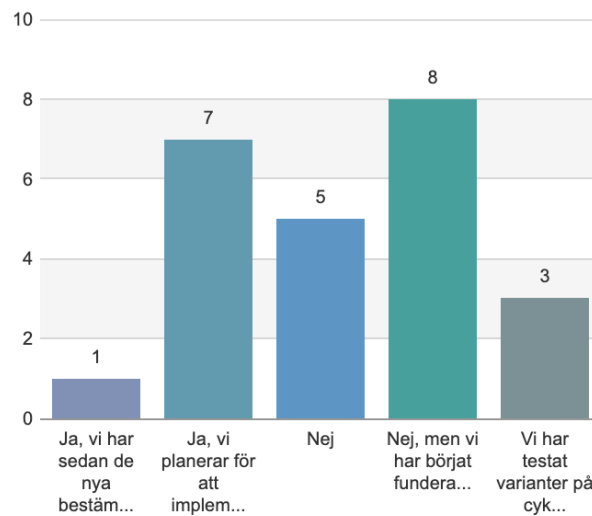


Diagram 2. Enkätresultat från fråga 4

Enkäten tyder på en generellt positiv syn på den nya regleringen för cykelgator som kom i december 2020. Hälften av respondenterna upplever att bestämmelserna för cykelgator har påverkat implementeringsmöjligheten av dem och två personer framhåller att det blir enklare att införa något som finns i en förordningstext. Dock påpekas att det fortfarande finns en del svårigheter med att implementera cykelgator, bland annat för att det kan vara svårt att övertyga politiker. En stor del av de svarande anser även att regleringen för cykelgator inte är tydlig nog.

6: Anser du att bestämmelserna för cykelgator är tillräckligt tydliga?

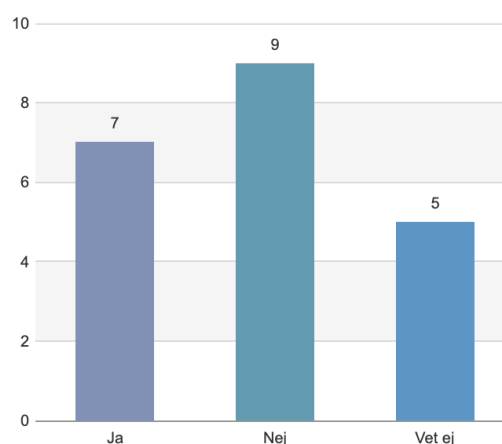


Diagram 3. Enkätresultat från fråga 6

I kommentarsfältet till fråga sex, valde tio respondenter att utveckla sina svar. De personer som svarade har bland annat angivit att:

Det finns ju inget förbud att köra om cykel och jag tycker att det är något oklart vad 'anpassa hastigheten till cykeltrafiken avser'.

Omkörningsförbud eller ett minimiavstånd för omkörning hade också behövts för att cykelgatan ska upplevas som säker för alla cyklister oavsett ålder.

8: Ser du ett behov av ytterligare riktlinjer kring utformning i arbetet med att implementera cykelgator?

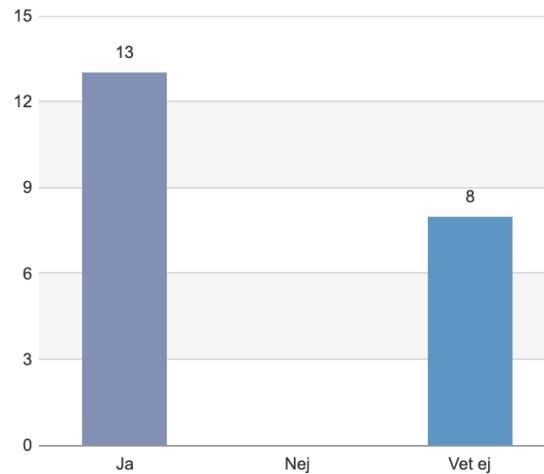


Diagram 4. Enkätresultat från fråga 8

Diagrammet för fråga åtta visar att en majoritet av respondenterna efterfrågar ytterligare riktlinjer kring cykelgator. Ingen av respondenterna har heller svarat nej på frågan, vilket understryker ett behov av tydligare riktlinjer. I följdfrågan lämnade sju respondenter kommentarer. Fyra svar efterfrågar tydligare riktlinjer kring utformning. Svaren från enkäten tyder på att det både finns en osäkerhet kring hur cykelgator ska utformas, men även var de är lämpliga att anlägga. I övrigt poängterar en respondent att tydligare information och styrning från nationell nivå behövs för att nya trafikregleringar ska förstås och att konceptet cykelgata ska få genomslag.

6 Analys och diskussion

I detta kapitel kommer materialet från intervjuerna att analyseras för att skapa en djupare förståelse för hur och varför de intervjuade kommunerna arbetar med planering och implementering av cykelgator. Vidare förs en diskussion kring de möjligheter och utmaningar som kommunerna upplever i arbetet med cykelgator och vilka aspekter som skulle kunna underlätta implementeringen av cykelgator.

6.1 Syftet med cykelgator

Det huvudsakliga målet med cykelgator beskrivs i alla intervjuer, på ett eller annat vis, som ett sätt att främja cykling. En aspekt som många intervjupersoner återkommer till är att cykelgator handlar om att prioritera cykeln i trafikrummet och tydliggöra för trafikanter att trafiken måste anpassa sig efter cyklister. Trafikplaneraren i Göteborg uttrycker att ”I grund och botten vill vi ju ha en stadsmiljö där bilen är gäst inne i stan”. Detta framhävs även av trafikplaneraren i Linköping, som problematiserar bilens ianspråktagande av plats i trafikrummet:

Vi är ändå i en värld där man på nåt sätt i stan, kör man bil i stan så har man känslan av att man är högst prioriterad i gaturummet [...] Det innebär ju att som gående och cyklist känner man ju inte att man har så mycket att säga till om i gaturummet. Det där tror jag vi behöver att förskjuta. Helst skulle vi vilja ha den situationen att man som gående och cyklist skulle känna sig mest prioriterad i gaturummet och att man som bilist bara är där på undantag [...] Jag tror att det är väldigt viktigt att på något sätt försöka trycka tillbaka bilisterna lite och visa att de har faktiskt inte första prioritet till gaturummet. (Linköping)

Trafikplaneraren från Linköping exemplifierar här hur cykel är ett marginaliserat trafikslag i den urbana trafikmiljön jämfört med bil och att cyklister inte får samma förutsättningar att ta plats i gaturummet. Cykeln är fortfarande ett marginaliserat trafikslag i trafikplaneringen, vilket visas i forskning (Koglin 2013; Koglin & Rye 2014). Bilen har en dominerande plats i trafikrummet, vilket bidrar till ett ojämlikt transportsystem (Koglin 2013). Ojämligheten mellan trafikslagen är något som trafikplanerarna ger uttryck för. Intervjuerna tyder på att det finns en vilja att skapa plats för ökad cykling och att cykelgator ses som ett verktyg för att omfördela plats i gaturummet till cyklister.

Intervjuerna gör det dock tydligt att cykelgator inte är en strävan i sig, utan att det snarare är ett sätt att uppnå övergripande mål, som till exempel ökad cykling, säkrare trafikmiljöer eller ett mer hållbart resande. Enligt forskning används cykelgator ofta som ett argument för att uppmuntra och stödja en färdmedelsförändring från bil till mer hållbara transportmedel som cykel (Blitz et al. 2020). Att motivera införandet av cykelgator utifrån ett miljömässigt hållbarhetsperspektiv finns som ett bakomliggande

tema i många intervjuer. Då cykling har stora miljöfördelar gentemot bilar anses ett ökat cyklande som grundläggande i att minska vår klimatpåverkan. En intervjuperson hävdar att cykelgator kommer ha en hämmande effekt på biltrafiken då bilar tvingas samnyttja gaturummet och anpassa sig till cyklisters hastighet. Resonemanget bygger på att fler kommer välja bort bilen som transportmedel då det blir krångligare att köra bil på de platser som görs om till cykelgator.

Tidigare studier har dock visat på en marginell minskning av biltrafik på gator som gjorts om till cykelgator. Forskning från Tyskland visade att även då cykeltrafiken ökat något efter en implementering av en cykelgata, hade biltrafiken inte förändrats nämnvärt (Blitz et al. 2020). Inte heller utvärderingarna på cykelfartsgatorna i Linköping tydde på en ökning av cykeltrafik eller en minskning av biltrafik (Thulin & Obrenovic 2008). Forskning understryker därtill generella svårigheter med att härleda förändringar i trafikvolym till specifika infrastrukturåtgärder (Wehtje et al. 2018; Pritchard et al. 2019).

I dagsläget finns det med andra ord inga vetenskapliga belägg som tyder på att cykelgator bidrar till en markant färdmedelsförändring från bil till cykel. Att kommunala planerare använder cykelgator som ett argument för ökad cykling blir därför missledande och risk finns att åtgärden implementeras istället för andra infrastrukturåtgärder som gynnar cykeltrafiken mer. Forskning visar att en ökad andel cykling kräver en rad olika åtgärder, både infrastruktur- och kommunikationsinsatser, där cykelns attraktivitet bli högre i relation till bilens (se till exempel Pucher et al. 2010; Ekblad et al. 2016; Piatkowski et al. 2019).

Ett ytterligare motiv för cykelgator som relaterar till det miljömässiga hållbarhetsperspektivet är att gatutypen ökar kapaciteten för cykeltrafik. Att kunna öka kapaciteten för cykling, utan att ta ny yta i anspråk, beskrivs som en viktig del i att minska klimatpåverkan från transporter:

Jag tror att vi kommer gå mot, och det har ju också att göra med klimatkrisen och att vi måste göra en omställning mot ett energisnålare samhälle, att vi kommer behöva vara snåla med gatuytorna och försöka samnyttja så mycket som möjligt. (Linköping)

Även i nybyggda bostadsområden antas cykelgator vara viktiga ur klimatsynpunkt. Trafikplaneraren i Linköping berättar att nya bostadsområden ska utformas med cykeltrafik som utgångspunkt, vilket skulle möjliggöra smalare gator. Fastigheter ska kunna angöras med bil, men bilar hänvisas i första hand till samlade parkeringsplatser frångående från bostäderna. Att använda cykelgator i nyexploatering motiveras alltså, som citatet nedan illustrerar, av att skapa en mer hållbar och resurssnål markanvändning:

I stadens ytterområden i nya bostadsområden där tror jag att cykelgatan kan få den funktionen att man bygger på ett klimatsmartare sätt. Där man inte behöver bygga en massa parallella system som tar jättestor plats, utan man bygger lite tätare och man lägger samman cyklar och bilar i en cykelgata och så behöver man bara bygga trottoarer utöver det. (Linköping)

Cykelgator framställs som en tänkbar lösning i nyexploatering även i Malmö stads koncept- och potentialstudie: ”Det kan exempelvis uppföras en cykelgata i de fall gångfartsområden utreds, men där antalet cyklar bedöms vara i flertal gentemot fotgängare och motorfordon” (ÅF 2019:15). Genom att planera för cykling i blandtrafik på gator med låga motortrafikflöden redan från början skapas möjligheter främja cykling samtidigt som bredden på gator kan minskas.

Utöver ökad kapacitet för cykling beskrivs cykelgator som ett sätt att öka framkomligheten för cyklister. Ett par trafikplanerare lyfter fram cykelgator som lösning på kortare sträckor för att binda ihop två stråk. Tidigare forskning har visat cyklister framförallt upplever diskontinuiteter i cykelnätet som osäkert (Krizek & Roland 2005). Att använda cykelgator som en övergång mellan cykelbanor och blandtrafikgator skulle i detta avseende vara betydelsefullt för att göra cykelnätet mer sammanhängande och minska störningsmoment som leder till minskad trygghet för cyklister. Andra aspekter som är viktiga för att skapa ett attraktivt cykelnät är genhet, alltså hur direkt cyklister kan ta sig från en punkt till en annan (Groot 2016). Cykelgator framställs som ett verktyg för att göra cykelnätet mer gent och sammanhängande, och därmed förbättra tillgängligheten:

Vi ser nog cykelgatan som en lösning för att göra nätet mer finmaskigt och göra den sista delen av resan på något sätt. Att i ett system där vi har de här uppdelningarna med primärstråk och huvudstråk skulle en undernivå kunna bestå av cykelgator eller vanliga lokalgator där det går att cykla. Det är alltså sista biten hem eller från hemmet. Att man kan ta cykeln hela vägen från sin adress till dit man ska är ju cykelns stora konkurrensfördel och att hela resan då känns trygg. (Stockholm)

Det perspektiv på cykelgator som beskrivs i citatet ovan skiljer från hur cykelgator används i andra länder. I Nederländerna används cykelgator främst på huvudcykelstråk där många cyklister färdas.

Enligt tidigare forskning är det inte bara framkomligheten som har betydelse för att skapa ett attraktivt cykelnät, utan också säkerheten (Jacobsen et al. 2009). Både faktiskt och upplevd säkerhet påverkar tryggheten och villigheten att cykla. I citatet ovan belyses trygghetens betydelse i valet av cykeln som färdmedel. Att förbättra säkerheten och tryggheten för cyklister används av ett flertal trafikplanerare som motiv

till att införa cykelgator och vissa uttrycker en stark tilltro till cykelgators trafiksäkerhet:

Jag tror ju personligen att cykelgatorna kommer upplevas som säkra när de väl är på plats och man har utformat dem på rätt sätt. Förhoppningen är att andra ska uppleva det så också. (Linköping)

Forskning visar emellertid att cyklister föredrar separerad cykelinfrastruktur (Li et al. 2012; Aldred et al. 2017; Clark et al. 2021) och att blandtrafiklösningar inte upplevs säkra, i synnerhet inte av äldre och barn (Pucher & Buehler 2009; Chataway et al. 2014). I en utvärdering av de cykelfartsgator som testades i Linköping i framkom en tveksamhet hos trafikanter om huruvida åtgärden förbättrat säkerheten, och varken cyklister eller gångtrafikanter upplevde trafikmiljön som tryggare (Forsberg 2008). Det verkar finnas en förståelse bland intervjupersonerna att blandtrafikmiljöer inte upplevs lika säkra som cykelbanor och att det därmed krävs särskilda åtgärder för att öka tryggheten på cykelgator. Däremot är det förvånansvärt få trafikplanerare som nämner hur kommunerna planerar för att utforma trafikmiljön på cykelgator så att den upplevs säker och trygg just av olika typer av cyklister. Enbart en trafikplanerare framhåller att barns situation beaktas i planeringen av cykelgator:

Det är ganska intressant att ha ett barnperspektiv. Hur hanterar man barn i den här miljön? En separerad gång och cykelbana är ju mer trafiksäkert. Det tycker jag är en intressant vinkel att reflektera över när man inför cykelgator. Att vi tänker rätt på de bitarna också. Hur vi vill vi att barn också ska kunna röra sig fritt i staden. (Umeå)

Om inte hänsyn tas till heterogeniteten av cyklister finns en risk att cykelgatan inte lämpar sig för alla typer av cyklister, utan endast blir attraktiv för de cyklister som har mod att cykla ibland bilar. Skulle cykelgator implementeras på många platser i städer finns risk att dessa plaster blir otillgängliga för vissa grupper av cyklister, som barn, äldre och kvinnor.

Sammantaget finns det ett antal olika motiv till varför kommuner vill implementera cykelgator. Det övergripande syftet är likväl att främja cykling. Förutom att främja cykling genom den ”praktiska åtgärden” cykelgata, som att skapa förbättrad framkomlighet, tillgänglighet och ökad säkerhet, anses konceptet cykelgata ha ett signalvärde i sig. En intervjuperson menar att det är ett sätt att visa att cyklister prioriteras av kommunen. Utvärderingen av cykelfartsgatan på Västra Hamngatan i Göteborg visade att den generella synen på gatutypen försämrades med tiden men att många (77 procent) trots detta ansåg att införandet av fler cykelfartsgator skulle gynna bilden av Göteborg som cykelstad (HKL Research 2016). Även om stor potential tillskrivs cykelgator finns en bred förståelse för konceptets begränsningar. Cykelgator uppfattas som ett ytterligare verktyg att jobba med bland många andra cykelfrämjande

åtgärder, där separerad cykelinfrastruktur eftersträvas i första hand. Denna syn exemplifieras genom citatet nedan:

Det är ju ingen superlösning att få till cykelgator, men det är bra att ha möjligheten när man inte hittar andra möjligheter [...] Man måste ha en väldigt stor försiktighet inför det så att det inte blir en sminka grisen åtgärd istället för att bygga bra infrastruktur i övrigt. (Göteborg)

6.2 Möjligheter

Yteffektivitet

Den stora möjligheten med cykelgator som framhävs i litteraturen är att fylla ut saknade länkar i cykelnätet på platser där rumsliga eller ekonomiska begränsningar inte tillåter separerad cykelinfrastruktur (Bruno 2020). Att yteffektiviteten med cykelgator är en av de stora möjligheterna med att implementera konceptet är något som bekräftas i intervjuerna. Cykelgator skapar en möjlighet att främja cykling även på de platser i staden där det inte går att anlägga separerad cykelinfrastruktur. En trafikplanerare berättar att separerade gång- och cykelbanor tidigare implementerades på platser där det egentligen inte funnit tillräckligt med utrymme. Med dessa infrastrukturlösningar har en separering från biltrafiken uppnåtts, men genom att kompromissa med till exempel breddkrav har konflikter mellan gående och cyklister ökat.

Respondenterna anser att cykelgator är särskilt användbart i centrala delar av städer, som trånga innerstadsgator, då det är dessa platser som har mest platsbrist. Detta perspektiv ligger i linje med svensk litteratur som föreslår cykelgator som en lösning i centrala delar av städer (SKL & Trafikverket 2010; Cronqvist 2018). En annan anledning till att cykelgator främst ses som en lösning i stadskärnor är att höga cykelflöden är en grundläggande förutsättning för att regleringsformen ska fungera, exempelvis för att trafiken på cykelgatorna ska anpassa sig efter cyklister. I Nederländerna implementeras cykelgator däremot ofta i bostadskvarter på lokalgator som är delar av huvudcykelnätet. Cykelgator har varit ett sätt att öka kapaciteten och hantera en ökad mängd cyklister. I Sverige har vi inte lika höga cykelflöden som i Nederländerna, vilket innebär att cykelgator inte kan tillämpas i samma utsträckning som i Nederländerna.

Kostnadseffektivitet

En ytterligare möjlighet med cykelgator är att kunna skapa bra förutsättningar för cyklister med enkla åtgärder. Ett argument i detta är kostnadseffektiviteten med att utnyttja den befintliga infrastrukturen:

Sen är väl också ekonomin en del i det hela, det ska man ju inte sticka under stolen med. För det är ju, vissa gator där det är väldigt lite biltrafik där kan det vara lämpligt att cykla i gatan. Och att göra en investering i x antal miljoner för en cykelbana inte kanske skulle främja speciellt mycket för att dem pengarna skulle kunna göra bättre nytta någon annanstans där vi har ett mer uttalat behov av cykelbana. (Norrköping)

Trafikplaneraren i Norrköping, som tidigare arbetade i Linköpings kommun, konstaterar att grundtanken med det konceptet som användes till en början när Linköping införde cykelfartsgator, vara att spara pengar och komma längre med den befintliga infrastrukturen. Under testerna för cykelfartsgator placerades flyttbara trafikskyltar på refuger på vardera sida av vägen (se Figur 9). Utöver detta gjordes inga åtgärder på gatan. Den stora möjligheten låg i att kunna främja cyklingen med kostnadseffektiva åtgärder.

Dock framstår inte kostnadseffektiviteten som en möjlighet i alla kommuner. Trafikplaneraren i Göteborg poängterar till exempel att den utformning för cykelgator som använts i kommunen varit väldigt dyr. Kostnaderna anses inte innebära ett direkt hinder för att implementera konceptet, men i och med att den utformning kommunen använder inte är kostnadseffektiv jämfört med annan cykelinfrastruktur ställer det höga krav på att motivera införandet av cykelgator. Det verkar som att kostnaden för att införa cykelgator inte får motsvara kostnaden för att anlägga separerad cykelinfrastruktur, då traditionella cykelbanor anses vara en mer högkvalitativ lösning. Kommunerna vill istället få fram en så kostnadseffektiv lösning för att kunna införa cykelgator på flera platser, utan att behöva konkurrera med andra cykelåtgärder:

Vill vi få ut det här som ett koncept i lite större skala då kan vi liksom inte bygga ut hur mycket som helst. Vi satsar redan nu enorma resurser på att bygga cykelbanor och det skulle liksom äta upp de här andra väldigt angelägna projekten som vi gör, där kanske fler cyklar eller en plats där man inte cyklar idag för att det känns otryggt, en trafikmiljö med mer motorfordon exempelvis. Så ett sånt projekt kommer nog alltid vara med angeläget än att göra en åtgärd som cykelgata på en lokalgata med färre människor som cyklar. (Stockholm)

Som citatet ovan visar, spekuleras det i kostnadsfrågan i Stockholm. Tanken med åtgärderna på Surbrunnsgatan är att gatan ska ligga som en modell för kommande cykelgator. I inriktningsbeslutet för Surbrunnsgatan beräknas projektets totala kostnad bli 17 miljoner kronor, varav 2 miljoner kronor är planeringskostnader. Den nya

utformningen beräknas inte höja kostnader för drift- och underhåll, däremot kommer borttagandet av 25 parkeringsplatser leda till minskade driftintäkter för kommunen på 730 000 kronor per år (Stockholms stad 2020). En anledning till de höga kostnaderna för Surbrunnsgatan är att det finns en ambition om ”att göra det till någonting mer än bara en cykelåtgärd [...] Det har vi tänkt varit ett framgångsrecept att inte enbart fokusera på cykling” (Intervju Stockholm). För att skapa ett attraktivt stadsliv där även gångtrafiken främjas finns förslag på att bygga genomgående gångbanor från tvärgatorna in till cykelgatan och skapa någon form av platsbildningar som ett litet torg eller mikropark med plats för uteserveringar. Emellertid påpekar trafikplaneraren att alla i kommunen inte nödvändigtvis håller med om detta koncept och att det finns en vilja att göra enklare åtgärder. Kommunen undersöker om det går att göra en billigare utformning med bara väglinjemålning för att kunna införa fler cykelgator.

Kostnaden för Malmös cykelgata är betydligt lägre än kostanden för Surbrunnsgatan i Stockholm. Hela projektet på Hohögsgatan beräknades till 500 000 kronor (Malmö stad Fastighets- och gatukontoret 2020). Den låga kostnaden beror på att inga omfattande förändringar gjorts i gatan. Istället har provisoriska åtgärder som flyttbara farthinder och blomkrukor använts för att tillfälligt hastighetsdämpa och smalna av gatan. Trafikplaneraren i Malmö förklarar att projektet på Hohögsgatan ses som ett temporärt test med cykelgata, inte en permanent prototyp. Även trafikplaneraren i Umeå lyfter att åtgärderna för en cykelgata inte behöver bli så omfattande, utan att man kan testa sig fram med tillfälliga åtgärder och göra förändringar allt eftersom:

Det är någonting jag tror vi går emot överlag när vi bygger om gator att prova sig fram och hitta flexibilitet i gaturummet, så att vi kan ställa om också till framtida färdmedel. För vem vet hur vi kommer åka bil och buss i framtiden. Det ger andra förutsättningar och andra behov. Då är det ju bra att man gör ett gaturum där man faktiskt kan ställa om allt eftersom. (Umeå)

I litteratursökningen framkom inget specifikt kring en temporär eller flexibel planering i relation till cykelgator. Det finns dock ett stort forskningsfält kring temporära åtgärder i städer, se till exempel (Bishop & Williams 2012; Ferreri 2015; Bertolini 2020). Däremot poängterar till exempel (Gössling 2020) vikten av att omvandla trafikrummet i städer så att det blir bättre anpassat till nya trafikslag och föreslår ”micromobility streets” som lämpliga för bland annat elsparkcyklar. Ökningen av elcyklar, elsparkcyklar och liknande elektrifierade fordon i Sverige belyser behovet av trafikmiljöer som kan förändras och anpassas till hur fordonsutvecklingen ser ut. Det finns en risk att elcyklar kommer bli inblandade i fler trafikolyckor om inte infrastrukturen anpassas till en högre genomsnittshastighet för cyklister. En gatutyp som cykelgator skulle kunna vara lämpligare att cykla på med elcyklar, än en gemensam gång- och cykelväg. Detta då hastigheten på eldrivna cyklar är högre än för traditionella cyklar. En studie av Koucky & Partners AB (2017) visar att den genomsnittliga hastigheten för elcyklar i körfasen är 2 km/h högre än för traditionella

cyklar. Studien påpekar att en ökad användning av elcyklar kommer öka gruppen av ”snabba cyklister” och leda till fler omkörningssituationer. Ur hastighetsynpunkt skulle med andra ord samspelet mellan olika trafikanter kunna bli bättre på cykelgator om minska konflikter med gångtrafikanter.

Cykelgator kan alltså ses som både en kostnadseffektiv och resurseffektiv lösning, beroende på hur pass omfattande förändringar som görs i gatorna. Provisoriska åtgärder kan vara fördelaktiga för att testa hur konceptet fungerar. Tanken med cykelgatan i Malmö var just att testa cykelgatukonceptet med tillfälliga åtgärder, likt de tester kommunen gjort tidigare med sommargator, för att sedan utvärdera konceptet. Utvärderingen för Hohögsgatan i Malmö är i skrivande stund inte gjord. Däremot har media redan hunnit rapportera om intrycken från den nya utformningen. Ett flertal boende uttrycker att cykelgatan inte fungerat så bra som man hoppats och att gatumiljön känns otrygg. Gummipuckar som placerat ut som farthinder längs gatan var täckta av snö under vintern och gjorde att en cyklist ramlade. De urnor med planteringar och orangea pinnar som använts i syfte att smalna av gatan, och visa vart fordonen ska köra, har inte heller varit tydliga. Trafikanter har misstolkat dessa möbleringar och bland annat kört på fel sida av vägen (Thomasson & Brundin 2021).

För att inspektera cykelgatan och utforska kritiken kring gatan gjordes en egen observation i form av en cykeltur på Hohögsgatan den 11 februari 2020. Under platsbesöket på Hohögsgatan sågs brister i både utformning och skyltning. I Malmö har man valt att använda sig av en egengjord, orange, informationsskylt. Skylten var dock placerad bakom en blomkruka och var inte möjlig att se från infarten av gatan (se Figur 13). Efter den inkomna kritiken från cyklisterna korrigerade Malmö stad några av de upplevda problemen. Bland annat togs gummipuckarna bort och blomkrukorna flyttades så att informationsskylten syntes bättre (Thomasson 2021).

Att använda temporära åtgärder skapar en stor flexibilitet i och med att förändringar i gatan kan göras kontinuerligt. Enklare åtgärder är också fördelaktiga då det inte krävs lika mycket resurser som att bygga om en hel gata. Däremot kan valet av enklare åtgärder i Malmös fall ha bidragit till att cykelgatan inte fungerade som det var tänkt och att trafikanterna hade svårt att förstå trafikmiljön. Att välja enklare och billigare åtgärder i förlängningen skulle kunna leda till att utformningen på cykelgatorna inte får den kvalitet som rekommenderas och att regelföljande försämrats.



Figur 13. Skyltad infart till Hohögsgatan i Malmö. Källa: Wendelius (2021)

6.3 Regleringens effekter

Ytterligare en aspekt som anses underlätta implementeringen av cykelgator är att de nu går att reglera rent juridisk. Att kunna hänvisa till lagstiftning ses som en fördel av de flesta respondenterna. I Norrköping gjorde osäkerheter kring regleringsformen att kommunen inte vågade testa cykelgator, men efter att reglering införts har kommunen påbörjat arbetet. Även i Stockholm har lagstiftningen underlättat implementeringen av cykelgator. Stockholms stad hade tidigare tagit upp cykelgator som ett ärende till sina politiker, men fått besked om att avvakta tills en nationell lagstiftning kom. Detta tyder på att regleringen har skapat en legitimitet för åtgärden och främjat dess politiska genomförbarhet. Samtidigt påpekar trafikplaneraren i Göteborg att införandet av cykelgator varit en politisk ambition i kommunen och att det funnits en förfrågan om att införa konceptet i större omfattning.

Några kommuner påbörjade planering av cykelgator innan lagstiftningen kom och var beredda att implementera dem utan officiella bestämmelser. Även då vissa kommuner ser regleringen som ett hjälpmedel, menar andra att den inte har så stor betydelse:

Den reglerar ju inte cykelgatan mer. Transportstyrelsens stöd är väl egentligen bara att nu finns det ett vägmärke. Den ger inte så mycket nytt.

De ställer inga krav på att en gata som får den här regleringsformen behöver gestaltas på ett viss sätt eller att man på något annat sätt ska stötta cyklingen. I princip räcker det att sätta upp ett vägmärke med skyltad hastighet och kombinera det med vissa andra saker, sen är du hemma med cykelgatan. Men det behöver ju inte betyda att gatan blir lyckad som cykelgata för att man använder rätt skylt, det kanske inte blir någon skillnad egentligen. (Malmö)

Forskning visar att skyltar i sig inte garanterar rätt agerande (Martens 2018). Det finns en förståelse för att skylten för cykelgata inte har lika stor betydelse som hur gatan utformas och att skylten bara är en liten del av konceptet. Att kunna använda en officiell skylt för cykelgata påpekas däremot viktigt för att markera och signalera till trafikanter att detta är en ny trafikmiljö:

Jag tror det är viktigt att sätta den där skylten 'cykelgata'. Här är det cyklarna som ska vara i första hand. Ni får gärna köra här, men då måste ni göra det på cyklarnas villkor. För annars blir det omvända, skyltar man det inte alls och det blir blandtrafik då känner man sig som cyklist att man är på bilarnas villkor och här gäller det sig att hålla sig undan, annars blir jag påkörd. (Linköping)

Konsulten som intervjuades framhäver att skylten också kan ha en symbolisk betydelse och vara ett steg i att höja medvetenheten om cykling:

Den visar också att man visar på en infrastruktur för cykel. Cykel är ett trafikslag, cykel måste tas hänsyn till. Jag tror att ju mer cykeln syns i trafiken, med folk som cyklar och med skyltar, ju mer närvarande blir cyklister i huvudet på de som kör bil. Det är en väldigt viktig effekt. Den effekten, när man skapar mer skyltar, regleringar och marknadsföring för cykel och att man ser fler cyklister på gatan, tillsammans kan det vara en effekt som påverkar safety in numbers, alltså att bilister blir medvetna att det finns cyklister och att de kan dyka upp lite när som helst och därför kör de mer försiktigt.

Emellertid framhäver flera trafikplanerare att det fortfarande inte finns några tydliga rekommendationer för hur skyltarna för cykelgata ska sättas upp och påpekar att frågan fortfarande utreds på Transportstyrelsen. Det finns en osäkerhet kring hur skyltarna ska användas, vilket har bidragit till att kommunerna har fått dra egna slutsatser. I Malmö stad placerades två skyltar ut i varje ände av cykelgatan. Kommer trafikanter in på cykelbanan från en tvärgata finns inga skyltar, vilket skulle kunna leda till att trafikanter inte förstår att de gör entré på en cykelgata och måste bete sig därefter.

Vissa delar i trafikregleringen för cykelgator anses inte heller tillräckligt tydliga, bland annat regeln ”anpassa hastigheten till cykeltrafiken”. Vissa har tolkat regleringen som att bilar inte får köra om på cykelgator, men det finns inget i trafikförordningen som

explicit anger detta. En ytterligare otydlighet finns i fråga om cyklisters plats på vägen. Forskning understryker vikten av att cyklister dominerar gaturummet på cykelgator och att cyklister bör färdas i mitten av körbanan (Bruno 2020). I trafikförordningen anvisas dock cyklister att köra så långt till höger som möjligt (se 3 kap. 7 § nedan) och inget undantag från detta görs i bestämmelserna för cykelgata (8 kap. 1 a §).

3 kap. 7 § Cykel, moped och fordon som är konstruerat för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen eller som inte får föras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen skall föras så nära som möjligt den högra kanten av vägrenen eller av den bana som används.

6.4 Utmaningar

Identifiera platser med rätt förutsättningar

Enligt tidigare forskning är den viktigaste grundförutsättning för cykelgator att trafikvolymerna är låga och att cykeltrafiken är det dominerande trafikslaget (Schreiber 2016; Bruno 2020). Att cykelflödena bör vara större än bilflödena framhävs även i planeringshandböcker som CROW, GCM-handboken och i en tidigare rapport av (Cronqvist 2018). Finns redan höga cykelflöden innebär en reglering som cykelgata egentligen bara att gatans naturliga funktion fastslås. Är cykelflödena däremot låga, så att cyklister inte dominerar trafikrummet, kan det bli svårt att uppfatta det som en trafikmiljö där cyklister har prioritet. Risken finns att bilar fortsätter att råda över gaturummet och cyklister får väja.

Att flödesförhållandena mellan cykel- och biltrafik är viktiga att beakta i arbetet med cykelgator är något som de intervjuade trafikplanerarna visar stor förståelse för. Den största utmaningen för trafikplanerarna vekar vara att just hitta platser där cykelflödena är tillräckligt stora för att cykelgator ska fungera. De gator i Linköping där cykelfartsgator testades för första gången var två cykelstråk som redan hade mycket cyklister. På Hunnebergsgatan fanns 2589 cyklister respektive 355 motorfordon per dygn och på Klostergatan 2952 cyklister samt 413 motorfordon per dygn (Thulin & Obrenovic 2008). Dessa flödesförhållanden har god marginal till rekommendationerna i GCM-handboken, att antalet cyklar är dubbelt så stor som antalet bilar. I Linköping är strategin framöver att påbörja implementeringen av cykelgator på de gator med högst cykelflöden. Förhoppningen är sedan att antalet cyklister ökar totalt sett så att en reglering med cykelgator kan bli aktuell på fler gator. Planeringen utgår inte från några exakta siffror på flöden, men trafikplaneraren tror att mindre än 3000 bilfordon per dygn kan vara lämpligt. I CROW rekommenderas dock att cykelgator inte anläggs vid bilflöden över 2500 fordon per dygn.

Trafikplaneraren i Stockholm förklarar att kommunen strävar efter att antalet cyklister ska vara lika högt som antalet motorfordon på cykelgator, men att det är svårt att hitta dessa förhållanden. På Surbrunnsgatan visar mätningar att 800-2800 motorfordon samt 1100-1900 cyklister per dygn trafikerar gatan. Trafikmätningarna visar att

cykeltrafiken är mer koncentrerad till pendlingstider och att cyklister är det dominerande trafikslaget under förmiddagen (Stockholms stad 2020). Trafikplaneraren menar att det behövs en ”pragmatisk” syn på flödesförhållandena där det viktiga inte är att cykeltrafiken har högre nivåer över hela dygnet, utan framförallt att cykeltrafiken dominerar under pendlingstider. Även på Hohögsgatan i Malmö är antalet cykelresor färre än antalet bilresor. Cykelgatan trafikeras av 865 motorfordon respektive 689 cyklister per dygn (Malmö stad Fastighets- och gatukontoret 2020).

Dessa perspektiv tyder på att det kompromissas med grundläggande förutsättningar, vilket i förlängningen kan leda till att cykelgator anläggs på olämpliga platser. Med tanke på att tillräckliga cykelflöden saknas på många platser i Sverige idag kan cykelgator bara bli en möjlig lösning ifall biltrafiken på något sätt begränsas. Trafikkonsulten som intervjuades påpekar att det behövs mer drastiska åtgärder som sänker framkomligheten för bilar i gatunätet.

Bilhinderande åtgärder

Forskning framhåller att policy för ökad cykling både behöver inkludera åtgärder som främjar cykling, men även åtgärder som hindrar biltrafik (Piatkowski et al. 2019). Att cykelns attraktivitet ökar är nödvändigt, men bilens attraktivitet behöver även minska (Rietveld & Daniel 2004; Ekblad et al. 2016). Detta gör en begränsad tillgängligheten i gatunätet för bilar till en viktig åtgärd. En ökad maskvidd för biltrafik är betydelsefullt för att göra framkomligheten med cykel blir bättre i relation till bilens. I GCM-handboken framhålls vikten av att cykelnätet ska vara mer finmaskigt än bilnätet och att cykelvägen ska kunna konkurrera tidsmässigt jämfört med samma sträcka för bilen (SKL, 2010).

Att arbeta med hinder för biltrafiken blir därmed viktigt för att cykeltrafiken ska dominera på de platser där cykelgator planeras. Trafikplaneraren i Malmö beskriver att en reglering av genomfartstrafik är en möjlig strategi för att cyklisterna ska bli i majoritet på de platser där de initialt är låga cykelflöden. Även trafikplaneraren i Norrköping poängterar vikten av att arbeta med kompletterande åtgärder runt cykelgator:

Den ursprungliga tanken med cykelgatan var att få en cykelåtgärd för så lite arbete som möjligt egentligen och där tycker jag väl att den bärande idén är väl att kunna använda gatutypen i städer, göra det enkelt för sig, att inte jobba så mycket med utformning, utan att använda andra åtgärder för att minska biltrafiken. Att göra maskvidden lite större för bilisterna så att de måste åka runt, snarare än att åka igenom de gatorna som är bra för cyklister att använda sig av. Det är väl det jag tror är det stora vinsten med det hela, att kunna få en tät maskvidd för cyklande och en stor maskvidd för bilarna som får åka runt. (Norrköping)

Även om det finns en vilja från de kommunala tjänstemännen att arbeta med åtgärder som försämrar framkomligheten för bilister, framkommer en oro i intervjuerna inför att genomföra åtgärder som inkräktar för mycket på bilarnas utrymme. Detta exemplifieras bland annat av trafikplaneraren i Norrköping:

De åtgärderna blir ju då lite svårare eftersom det begränsar för de personerna som åker igenom med bil, de vill ju fortsätta göra det och sätter vi upp skyltar och gör åtgärder så att de inte kan det så ganska ofta blir de sura och hör av sig till politikerna och frågar varför håller ni på så här för och förstör för oss. Då skapar ju kanske det lite negativ press runt vår åtgärd så att säga. Så det är alltid svårt att ta bort saker för vissa och införa för andra. Måste vi ta bort genomfartstrafik för bil så kan det vara känsligt rent politiskt. (Norrköping)

Det verkar alltså inte helt okomplicerat att arbeta med åtgärder som begränsar biltrafiken. Forskning understryker vikten av att arbeta med bilhindrande åtgärder (Piatkowski et al. 2019). Samtidigt belyser tidigare studier att bilnormen inte problematiseras tillräckligt i trafikplaneringen (Rye & Hrelja 2020). När åtgärder som försvårar transporter med bil implementeras möter de ofta kritik från allmänheten (Losten 2014; Chapman 2020). Att få acceptans för de cykelinfrastrukturåtgärder som kommunerna inför verkar betydelsefullt. Trafikplaneraren i Stockholm betonar vikten av att ta hänsyn till boende och andra verksamma längs gatorna. Separerade cykelbanor hade tagit för mycket plats på Surbrunnsgatan och inneburit en för omfattande förändring för de boende, bland annat då mycket parkering skulle försvinna. Vidare påpekar trafikplaneraren i Malmö att en borttagning av bilparkering på Hohögsgatan är ”en drastisk åtgärd”. Att det finns en rädsla för kritik för bilhindrande åtgärder kan leda till att en för stor hänsyn visas till bilister och resultera i undermåliga cykelfrämjande åtgärder.

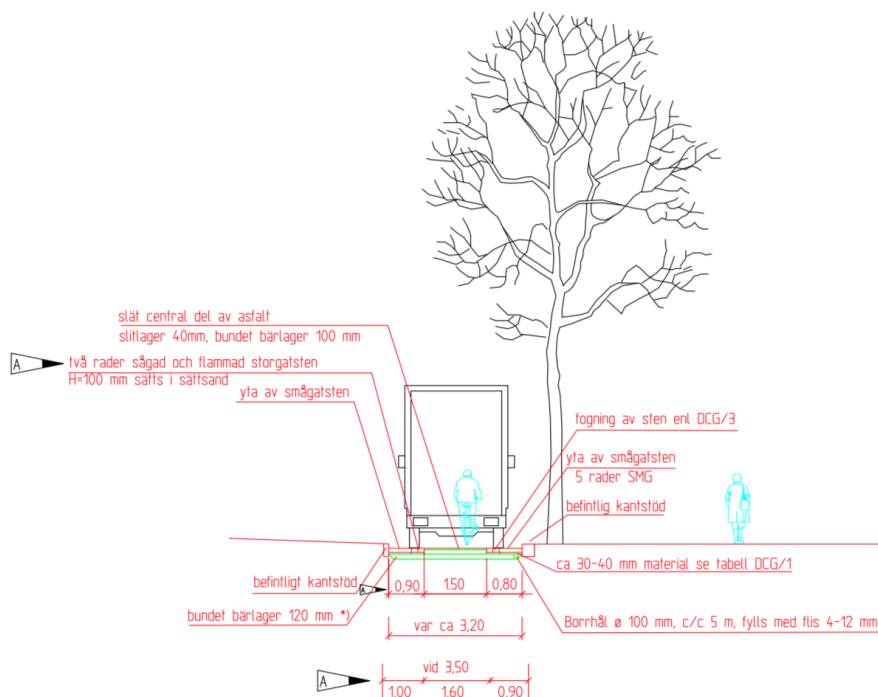
Utformning

En annan stor utmaning som flera intervjupersoner framhåller är att uppnå en reglerefterlevnad och förståelse för den nya regleringsformen cykelgata. Denna problematik grundar sig delvis i bristande kunskap kring hur gatorna bör utformas. Utformningen anses av flera intervjupersoner som viktigare än själva regleringen för att säkerställa det trafikbeteende som är avsett på gatan:

Jag menar det här är några vägmärken och det man vet när man jobbar med trafik aktivt är ju att vägmärken är det som spelar minst roll, utan den fysiska utformningen är det som spelar absolut störst roll för hur man beter sig. (Göteborg)

Gör man ingenting med utformningen så kommer ju inte bilisterna eller cyklisterna för den delen att ändra sitt beteende. Utan då ser vi det här klassiska att cyklisterna kör så nära kantstenen som det går och bilisterna kör om cyklisterna så fort de har möjlighet. (Linköping)

Forskning visar att för att cykeltrafikanterna ska dominera gaturummet och styra trafiken på gatan behöver de ta plats och cykla i mitten av gatan (Bruno 2020). Vilka utformningsprinciper som ska råda på cykelgator finns det likväl delade meningar om. Genom att studera det arbete med cykelgator som gjorts hittills i Sverige blir det tydligt att utformningen skiljer sig åt markant mellan olika cykelgator. I Linköping gjordes inga åtgärder alls på gatorna utöver att nya hastighetsskyltar sattes upp. Kommunen har idag inga förslag på hur en cykelgata ska se ut, men har arbetat med att ta fram ett flertal typsektioner med gestaltning av gatorna i innerstaden som snart ska vara färdigställda. Trafikplaneraren menar att det går att ha cykelgata på flera av typsektionerna även om de inte är specifikt framtagna för cykelgator. Göteborgs stad tog fram en helt ny typsektion när de första cykelfartsgatorna infördes. Typsektion gäller för enkelriktad trafik, där mitten av gatan ska vara asfalterad och sidorna ska beläggas med gatsten. Tanken har varit att cyklister naturligt hamnar i mitten av gatan på den asfalterade remsan, medan bilar blir tvungna att köra på gatstenen runtom. Trafikplaneraren i Göteborg berättar att kommunen har planer på att ta fram något typ av dokument kring utformning för cykelgator framöver.



Figur 14. Typsektion för cykelfartsgata i Göteborg. Källa: Göteborgs stad (2016)

Även Stockholm stad håller på att ta fram en planeringsmanual för cykelgator tillsammans med en konsult. Trafikplaneraren i Stockholm tror att det är viktigt att cykelgator blir självförklarande och att man som trafikant uppfattar att det är något annat än en vanlig blandtrafikgata. Att sätta upp en skylt anses inte räcka för att ge gatumiljön en identitet. Kommunen har tagit fram ett utformningskoncept för Surbrunnsgatan som bland annat innehåller mönstertryckt asfalt. Det innebär att man pressar ner ett mönster i asfalt som kan se ut som smågatsten eller plattor. Att göra detta beskrivs som ett sätt att visuellt krympa gaturummet och indikera vart man ska

cykla på gatan. Trafikplaneraren förklarar att det även skapar en identitet för cykelgator.

Malmö stad har i sin koncept- och potentialstudie sammanställts en lista med grundutformningar som cykelgator ska ha, till exempel att ”ha hastighetssäkringar”, ”ha en lättförståelig utformning” och ”ha olika material och kontraster för cykelyta, komplementyta och gångyta” (ÅF 2019:10). Däremot anser trafikplaneraren i Malmö att cykelgator inte behöver följa en specifik mall och säger att det inte finns några planer på att införa cykelgator som en typsektion i den tekniska handboken. Hohögsgatan i Malmö är den enda cykelgatan som har implementerats efter att regleringen för cykelgator införts. Att kommunen likväl använt en egendesignad skylt för cykelgata menar trafikplaneraren beror på att planeringen av cykelgatan påbörjades långt innan regleringen (med skyltar) för cykelgator blivit officiell.

Även då uppfattningen av hur cykelgator bör utformas varierar, lyfter majoriteten av intervjupersonerna vikten av en utformning av cykelgator som skiljer sig från andra gatutyper. Trafikanter ska förstå vilken typ av gata de befinner sig på och hur de ska bete sig på den. Intervjupersonerna lyfter fram att hastighetsdämpande åtgärder lär vara nödvändigt för att säkerställa att den skyltade hastigheten hålls och för att öka säkerheten på gatorna, vilket är något som även påvisas av (Cronqvist 2018). En annan grundläggande aspekt att ta hänsyn till är gatans bredd. Är gatan för bred finns risken att fordon håller för höga hastigheter. Samtidigt får det inte vara för smal, utan tillräckligt utrymme bör finnas för att kunna göra omkörningar på ett säkert sätt. Vad som är rätt breddmått behöver dock utredas vidare. Både i GCM-handboken och i CROW rekommenderas cykelgatans bredd till 4,5 m. Om cykelgatan använder en annan beläggning än asfalt på sidorna om körbanan behöver den asfalterade ytan vara minst 3-3,5 m (Groot 2016). Göteborgs typsektion för cykelgata anger den totala bredden till 3,5 m, varav 1,5 meter är den centrala körbanan. Denna typsektion är dock för enkelriktad trafik, medan typsektionerna i CROW är för trafik i båda riktningarna. I Umeå är körbanan på Kungsgatan idag 7-7,5 m och den vill kommunen krympa för att inte få omkörningssituationer. På Hohögsgatan i Malmö är körbana 9,5 m och på Surbrunnsgatan i Stockholm 10,5 m.

Även om utformningen som spelar roll för trafikbeteende visar forskning att en trafikreglering kan behövas för att framkalla rätt beteende. I studien av Bruno (2020) demonstreras att även då en cykelgata utformades efter de nationella riktlinjerna i Nederländerna garanterande inte gatans utformning att trafikanterna uppförde sig på rätt sätt. Bilarna fortsatte att köra längs gatan som de gjort innan gatan ombyggdes till en cykelgata, medan cyklister körde i vägrenen.

Sammanfattningsvis framkommer en tydlig ambiguitet i utformningsfrågan. Å ena sidan lyfter en majoritet av trafikplanerarna fördelen med ett likartat formspråk för att trafikmiljöerna på cykelgator ska vara igenkännbara. Å andra sidan värnar

kommunerna om sin självbestämmanderätt. I trafikförordningen (SFS 1998:1276) finns inga utformningskrav för cykelgator, som det gör för gångfartsområden:

10 kap. 8 § En väg eller ett område får förklaras som gångfartsområde endast om det är utformat så att det framgår att gående nyttjar hela ytan samt att det inte är lämpligt att föra fordon med högre hastighet än gångfart. Förordning (2007:101).

Att kunna vara flexibel i utformningen anses också viktigt för att kunna anpassa cykelgator till hur förutsättningarna på olika platser ser ut, något som även trafikkonsulten poängterar.

Informationsspridning

En ytterligare utmaning med att skapa en reglerefterlevnad och förståelse för cykelgator är hur information om den nya regleringen bör kommuniceras. När man inför en så här pass väsentlig regelförändring kan ytterligare informationsåtgärder vara lämpliga för att trafikanter ska förstå vad som gäller på cykelgatorna. Ett flertal intervjupersoner lyfter att det behövs en tydlig kommunikation till allmänheten, men framhäver informationsspridning utåt som en stor utmaning.

I Göteborg har tillfälliga informationstavlor tidigare använts på vissa cykelfartsgator. Trafikplaneraren menar att det i fortsättningen hade kunnat vara fördelaktigt att använda orangea vägmärken och informationstavlor då trafikanter observerar dessa skyltar i större utsträckning än vanliga vägskyltar. I Malmö har man dels gått ut med information om cykelgatan på Hohögsgatan på sociala medier och informerat boende om åtgärden. Som tidigare nämnts har media dock rapporterat om stora problem kring cykelgatan, där trafikanter inte förstod hur de skulle bete sig på gatan. Trafikplaneraren i Malmö berättar att kommunen till följd av detta kommer göra ytterligare utskick med information kring cykelgatan till boende och verksamma i området. I Norrköping har cykelgator ännu inte införts, men trafikplaneraren påpekar en problematik i att ansvaret för att kommunicera om nya trafikregler nu ligger på kommuner istället för statliga myndigheter:

Nu tar man de här besluten kring regleringar och låter oss kommuner på något sätt stå med svarte Petter på något sätt [...] Det är ju synd för vi tvingas då att lägga till några hundra tusen på kommunikationsinsatser för att upplysa våra invånare om att nu gör vi det här. Det är ju inte fel, men det är ju dumt att varenda kommun ska behöva uppfinna hjulet. (Norrköping)

Att ansvaret för att kommunicera nya trafikregleringar nu hamnat på kommuner kan således innebära att resurser som kunnat läggas på andra åtgärder istället behöver läggas på kommunikationsinsatser. För större kommuner är det kanske ingen svårighet att ta fram en kampanj, men för mindre kommuner finns inte alltid finansiella eller personella resurser till detta. Risken finns att förståelsen för konceptet cykelgata och

dess reglering blir sämre i de kommuner som inte har resurser för att ta fram ordentliga kommunikationsinsatser.

Övriga utmaningar

Några ytterligare utmaningar med att implementera cykelgator som framhävs i intervjuerna är att kunskap om cykelgator varierar mellan olika personer på kommunerna. Det saknas en samsyn om vilken funktion cykelgator har och därför uppkommer oenigheter i hur konceptet bör användas. Trafikplaneraren i Linköping påpekar att:

Det finns lite meningsskiljaktigheter. Jag tror att de flesta är överens om att vi har ett begränsat gaturum och de måste man ju förhålla sig till även om man då önskar att det hade funnits plats med separering. (Linköping)

En annan utmaning är cykelns prioritet i trafikplaneringen generellt. Trafikplaneraren i Göteborg hävdar att Sverige inte är tillräckligt mogna som cykelland för en lösning som cykelgator och menar att cykelåtgärder generellt har svårt att konkurrera med andra infrastrukturåtgärder:

Det har funnits ganska mycket pengar att investera för att bygga nytt men vi har inte kunnat göra av med dem pengarna. Det finns en massa olika skäl till det, bland annat brist på personella resurser. Andra infrastrukturprojekt prioriteras rent platsmässigt, då säger de som samordnar trafiken, nej det är för mycket kaos här just nu, det går inte [...] Våra dokument säger ju att cykel och gång är högre prioriterade än kollektivtrafik. Men sen när det kommer till kritan, med en stombusslinje eller något sådant som påverkas av en cykellösning, då går det inte lika lätt, då får vi acceptera fördröjningar. (Göteborg)

6.5 Faktorer för att stödja arbetet med cykelgator

En utmaning som kommunerna framhäver kring implementeringen av cykelgator är kommunikationen kring åtgärden. För att stödja kommunernas arbete med cykelgator och förbättra allmänhetens förståelse för regleringen bör även information om gatutypen komma från nationellt håll. Då Transportstyrelsen är den myndighet som har uppdrag att utforma trafikregler, borde de ta ett övergripande ansvar för att sprida information om nya trafikregleringar.

Några trafikplanerare efterfrågar även tydligare riktlinjer kring cykelgator från nationellt håll. Det har dels att göra med att vissa anvisningar i trafikförordningen anses otydliga, men också att det saknas rekommendationer och råd för utformning. En risk med att det i dagsläget inte finns övergripande riktlinjer för cykelgator i Sverige, och att kommuner tar fram egna policys kring det, är att kommuner satsar på

åtgärder som inte kommer stämma med de riktlinjer som eventuellt tas fram från statligt håll i ett senare skede. I intervjuerna dras paralleller till när cykelöverfarter introducerades i trafikförordningen 2014. Under en lång tid pågick diskussioner om på vilket sätt cykelöverfarter skulle implementeras och hur de borde utformas. Det dröjde ett par år innan direktiv kom för hur cykelöverfarter skulle se ut. 2017 publicerade SKR ”Kommunal praxis Cykelöverfarter samt cykelpassage” som gav förslag på utformning och Trafikverket sammanställde råd och krav enligt VGU i publikationen ”Säkra Tillgängliga Cykelöverfarter”. Denna fördröjning av riktlinjer gjorde att en del av de cykelöverfarter som redan implementerats inte stämde med de riktlinjer som sedan kom. Att det ännu inte kommit riktlinjer för cykelgator skulle kunna göra kommuner mer återhållsamma i att påbörja implementeringen med cykelgator, då de inte vill lägga resurser på åtgärder som sedan inte stämmer med de nya direktiven.

Samtidigt som tydligare riktlinjer kan underlätta arbetet, poängteras även att permanenta krav kan försvåra implementeringen av åtgärder. I citatet nedan skildras hur förtydligande riktlinjer i cykelöverfartsregleringen gjorde att implementeringen av dem blev mer komplicerad, av bland annat ekonomiska skäl:

Där var man också ganska detaljerad och krävde egentligen hastighetsdämpande åtgärder. Det blir ju kostnader då att ska vi göra en cykelöverfart även fast den är på ett område där vi har låga hastigheter så måste vi ändå göra en upptagning för att säkra att hastigheten är låg. Då tillkommer det ju en kostnad på kanske några 100 000 för att göra en hastighetssäkring fast hastigheten kanske redan är låg [...] Transportstyrelsen som formulerar riktlinjerna kanske inte riktigt har koll på den kommunala verkligheten i de här frågorna och då bidrar riktlinjer eller förtydligande till problem snarare än att ge oss ett verktyg att lösa frågan. (Norrköping)

En annan risk med att svenska riktlinjer för cykelgator saknas, är att användningen av konceptet cykelgata kommer variera mycket mellan olika kommuner. Detta kan resultera i att trafikanter inte kommer förstå trafikmiljön och därmed bete sig felaktigt. I Nederländerna har rekommendationer för utformning och tillämpning tagits fram just av denna anledning. CROW anger både vilka förutsättningar som krävs för att cykelgator ska vara en lämplig åtgärd och riktlinjer för hur gatorna ska utformas. Vissa kommuner, i synnerhet storstadskommunerna, har redan långtgående planer på att implementera cykelgator och har tagit fram egna policys för dess användning. Stockholm som i nuläget arbetar på att fram en planeringsmanual för cykelgator beskriver att:

Vi skulle egentligen kunna bära det själva i staden och hitta lösningar för det men det är klart att det alltid är bra att ha en nationell samlande kraft så att alla kommer göra lika, eller så lika det går. Så nationella riktlinjer är såklart en fördel. (Stockholm)

Andra kommuner har dock inte resurser att ta fram egna policys för cykelgator, utan blir beroende av riktlinjer och stöd från annat håll. En nationell policy med rekommendationer hade varit fördelaktigt för att skapa cykelgator med en likartad utformning och ge stöd åt de kommuner som inte har resurser att ta fram egna studier. Till dess blir det viktigt med samverkan och dialog mellan kommuner för att dela med sig av kunskap och lärdomar från implementeringen av cykelgator. En respondent lyfter Svenska Cykelstäder som ett bra forum för att samarbeta kring åtgärder med cykelgator och påpekar att:

Alla kommuner behöver inte uppfinna och göra alla misstag, utan vi kan faktiskt hjälpas åt. (Umeå)

6.6 Metoddiskussion

Denna uppsats har haft en kvalitativ ansats med intervjuer som huvudsaklig insamlingsmetod. Intervjuer ansågs vara en lämplig metod för att få djupgående och detaljerad information baserat på insikter och erfarenheter från kommunala trafikplanerare. Enkäten genomfördes framförallt för att ge en initial inblick i hur utbrett arbetet med cykelgator är i Sverige och för att se vilka kommuner som påbörjat implementeringen av dem. Då syftet främst var att identifiera kommuner att intervjua gjordes ingen djupare analys av svaren från enkäten, utan resultaten redovisas enbart översiktligt i kapitel 5.

Intervjupersonerna deltog i studien utifrån sin roll som kommunal trafikplanerare och måste i sina svar förhålla sig och representera kommunens ståndpunkt. Dock är det viktigt att ta hänsyn till att deras svar präglas av deras personliga åsikter. Respondenternas inställning till cykelgator delas nödvändigtvis inte med andra trafikplanerare på kommunen. Hade en annan trafikplanerare på kommunen intervjuats hade resultatet kunnat bli annorlunda. De planerare som intervjuades arbetar främst med cykelplanering och påvisar en stark ambition att vilja främja cykling. För att fånga andra perspektiv hade det varit intressant att intervjua ytterligare en trafikplanerare från respektive kommun. Två respondenteter per kommun hade dessutom stärkt validiteten i svaren ytterligare. För att öka tillförlitligheten har resultatet från intervjuerna jämförts med planeringsdokument och dylikt från kommunerna. Vissa handlingar har inte funnits tillgängliga på internet och i slutet av varje intervju efterfrågades därför kompletterande material.

Resultatet av studien kan inte generaliseras, men bidrar till en ökad förståelse för några av de huvudsakliga möjligheterna och utmaningarna med att implementera cykelgator i en svensk kontext, efter rådande förutsättningar. Alla de kommuner som hittills implementerat cykelgator är inkluderade i studien (Göteborg, Linköping, Malmö), vilket skapar en bra grund för att ta del av nuvarande erfarenheter. I tillägg intervjuades tre kommuner av varierande storlek och med olika förutsättningar, men som alla har planer på att införa cykelgator inom en snar framtid (Norrköping, Stockholm, Umeå).

7 Slutsatser

Det finns en positiv inställning till cykelgator bland de trafikplanerare som intervjuats och en tilltro till konceptets potential för att främja cykling. Användandet av cykelgator motiveras utifrån hållbarhet och argument om att de bidrar till ökad och säker cykling. Cykelgator ses bland annat som en möjlighet att skapa ett mer sammanhängande cykelnät och ge cyklister bättre framkomlighet. Det uppfattas även som en åtgärd för att skapa säkrare blandtrafikmiljöer. Cykelgator anses dock inte vara en förstahandslösning. De kommunala trafikplanerarna besitter stor kunskap kring att skapa funktionell cykelinfrastruktur och framhäver att cykelbanor separerade från biltrafik fortfarande är den eftersträlvade infrastrukturen för att uppnå ökad cykling.

Cykelgator är däremot en möjlighet att kunna erbjuda attraktiv och funktionell cykelinfrastruktur på de delar av cykelnätet där utrymme för separerade cykelbanor saknas. Med förhållandevis enkla åtgärder kan goda förutsättningar skapas för cykeltrafiken på ett yt- och resurseffektivt sätt. Detta kräver dock att förutsättningarna, som höga cykelflöden och låga bilflöden, redan finns på dessa gator. Om inte cykelflödena är höga finns risken att biltrafiken fortsätter att dominera gaturummet och att cyklister inte tillåts ta plats. Finns inte grundförutsättningarna på cykelgatorna krävs större åtgärder i utformningen eller att genomfartstrafiken för bilar regleras för att de ska bli en trafikmiljö på cyklister villkor.

Dagens förutsättningar för att implementera cykelgator skiljer sig mellan olika kommuner och i många städer saknas tillräckliga cykelflöden. Ska konceptet cykelgata etableras i Sverige och användas i större uträkning är det viktigt att kommunerna aktivt arbetar med att minska biltrafiken. På en lokal nivå kan högre cykelflöden på några gator uppnås genom att ”slussa” cyklister till dessa gator, istället för att cykeltrafiken är utspridd på flera gator. För att skapa högre cykelflöden borde fokus inte bara ligga på cykelgator, och att överflytta befintliga cyklister dit, utan även på åtgärder som ökar det totala antalet cyklister i städer.

De flesta trafikplanerarna visar en förståelse för vilka förutsättningar som krävs för att cykelgator ska främja cykling, men likväl skiljer sig planerna för dess implementering mellan olika kommuner. Vissa kommuner ser cykelgator som en lösning på huvudcykelstråk där många cyklister färdas. Detta liknar användningen av cykelgator i Nederländerna. I andra kommuner ses istället cykelgator som en lösning på lokalgator som inte nödvändigtvis är en del av huvudcykelstråket. Detta för att göra hela cykelnätet mer finmaskigt eller för att kunna minska gators bredd i nyexploatering.

Intervjuerna tyder på att trafikplanerare har olika uppfattningar om cykelgator och att det fortfarande finns otydligheter med konceptet. En av de främsta utmaningarna i implementeringen av cykelgator är att utforma cykelgator så att det tydligt framgår att de är gator där cyklister prioriteras, och inte vanliga blandtrafikmiljöer. Den svenska

lagstiftningen för cykelgator uttrycker ett förväntat beteende av trafikanter på dessa gator, men ställer inga krav på vilka förutsättningar som krävs av infrastrukturen för att stödja detta beteende. Det som gör cykelgatukonceptet unikt är att det ifrågasätter det etablerade maktförhållandet mellan cyklar och motorfordon i gaturummet. För att detta ska ske räcker det dock inte bara med att skylta en gata som cykelgata. Om en gata benämns som cykelgata, men inte utformas på ett sådant sätt så att cyklister till exempel väljer att cykla mitt i gatan, utan fortsätter att hålla till höger och välja undan för bilister, är det egentligen ingen skillnad mot en traditionell gata med blandtrafik. Används då regleringsformen cykelgata finns risken att konceptet urvattnas och förlorar sin innebörd.

En ytterligare utmaning i arbetet med cykelgator är att sprida information om konceptet till allmänheten. Med hänsyn till att cykelgator är en så pass ny regleringsform bör information om gatutypen kommuniceras från nationellt håll. Information och riktlinjer från nationellt håll är i synnerhet viktigt för mindre kommuner, som ofta har mindre resurser att tillgå och därmed inte har möjlighet att själva ta fram lika mycket underlagsmaterial eller kommunikationsinsatser som större kommuner. För att underlätta implementeringen av cykelgator bör det även införas nationella riktlinjer för hur de ska utformas och rekommendationer kring vilka förutsättningar som krävs för att cykelgator ska fungera optimalt. För att det inte ska uppkomma samma otydligheter som vid införandet av cykelöverfarter, bör råd och eventuella krav för cykelgator införas snarast, i till exempel VGU. Att införa nationella riktlinjer för cykelgator skulle även bidra till en mer sammanhållen utveckling av konceptet. Detta hade varit fördelaktigt för att göra trafikmiljön igenkännbar på olika platser och uppnå en högre regelefterlevnad.

7.1 Avslutande ord

Denna studie har visat att det finns god potential för att etablera cykelgator i en svensk kontext. Implementeras cykelgator på rätt sätt, på plaster med rätt förutsättningar och med en självförklarande utformning, är det ytterligare ett redskap för trafikplanerare att främja cykling. Sveriges kommuner har emellertid kommit olika långt i arbetet med cykelgator och det finns fortfarande en stor ovisshet kring hur konceptet bör implementeras för att det ska bli en trafikmiljö på cyklister villkor.

Cykelgator kan få en viktig roll i att främja cykling och ge cyklister mer plats i allt trängre städer. Utöver att cyklister ges större fysisk tillgång till platser som tidigare dominerats av biltrafik, sänder en regleringsform som cykelgator signalerar om att bilen inte längre har högst prioritet i gaturummet. Cykelgator blir med andra ord ett verktyg som utgår från cykelns framkomlighet istället för bilens. Konceptet bör dock ses som en lösning där andra cykelinfrastrukturåtgärder inte är lämpliga. Som en intervjuperson skildrar det: "Det är en bra lösning, men den måste bli undantaget, inte regeln".

7.2 Vidare forskning

Huvudfokus i uppsatsen har varit kommunernas perspektiv på cykelgator. Då många kommuner anger cykelgator som en åtgärd för att främja cykling, hade det varit intressant att vidare studera cyklisters upplevelser av cykelgator. Genom exempelvis observationsstudier eller intervjuer med cyklister skulle aspekter som upplevd trygghet, framkomlighet och samspel med bilister på cykelgator kunna undersökas. Det skulle även vara intressant att närmare undersöka trafiktekniska aspekter av cykelgator och utvärdera hur olika utformningar påverkar cykelgatornas funktion.

Referenser

- Aldred, R., Elliott, B., Woodcock, J. & Goodman, A. (2017). Cycling provision separated from motor traffic: a systematic review exploring whether stated preferences vary by gender and age. *Transport Reviews*, 37(1), 29–55.
<https://doi.org/10.1080/01441647.2016.1200156>
- Aretun, Å. & Robertson, K. (2013). *Ökad cykling : professionella utmaningar och hinder i den lokala transportplaneringen*. (VTI rapport 781). Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.
<http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:vti:diva-1878> [2021-01-29]
- Balkmar, D. (2014). Våld i trafiken: om cyklisters utsatthet för kränkningar, hot och våld i massbilismens tidevarv. *Tidskrift för Genusvetenskap*, 35(2-3), 31–54
- Batty, P. (2015). Challenges and opportunities in developing urban modal shift. *Travel Behaviour and Society*, 15.
- Bertolini, L. (2020). From “streets for traffic” to “streets for people”: can street experiments transform urban mobility? *Transport Reviews*, 40(6), 734–753.
<https://doi.org/10.1080/01441647.2020.1761907>
- Bishop, P. & Williams, L. (2012). *The Temporary City*. New York: Routledge.
- Blitz, A., Busch-Geertsema, A. & Lanzendorf, M. (2020). More Cycling, Less Driving? Findings of a Cycle Street Intervention Study in the Rhine-Main Metropolitan Region, Germany. *Sustainability*, 12(3), 805.
<https://doi.org/10.3390/su12030805>
- Brand, C., Götschi, T., Dons, E., Gerike, R., Anaya-Boig, E., Avila-Palencia, I., de Nazelle, A., Gascon, M., Gaupp-Berghausen, M., Iacorossi, F., Kahlmeier, S., Int Panis, L., Racioppi, F., Rojas-Rueda, D., Standaert, A., Stigell, E., Sulikova, S., Wegener, S. & Nieuwenhuijsen, M.J. (2021). The climate change mitigation impacts of active travel: Evidence from a longitudinal panel study in seven European cities. *Global Environmental Change*, 67, 102224.
<https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2021.102224>
- Bruno, M. (2020). The challenge of the bicycle street: Applying collaborative governance processes while protecting user centered innovations. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 7, 100209.
<https://doi.org/10.1016/j.trip.2020.100209>
- Bryman, A. (2018). *Samhällsvetenskapliga metoder*. Tredje upplagan, Stockholm: Liber.
- Buehler, R. & Dill, J. (2016). Bikeway Networks: A Review of Effects on Cycling. *Transport Reviews*, 36 (1), 9–27.
<https://doi.org/10.1080/01441647.2015.1069908>
- Cairns, S., Atkins, S. & Goodwin, P. (2002). Disappearing traffic? The story so far. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers - Municipal Engineer*, 151 (1), 13–22. <https://doi.org/10.1680/muen.2002.151.1.13>
- Chapman, P. (2020). Car wars: coronavirus and the rise in traffic-cutting schemes. *Financial Times*, 23 oktober. <https://www.ft.com/content/60251626-daab->

4dd5-a175-0b26714fa84c [2021-04-01]

- Chataway, E.S., Kaplan, S., Nielsen, T.A.S. & Prato, C.G. (2014). Safety perceptions and reported behavior related to cycling in mixed traffic: A comparison between Brisbane and Copenhagen. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 23, 32–43.
<https://doi.org/10.1016/j.trf.2013.12.021>
- Clark, C., Mokhtarian, P.L., Circella, G. & Watkins, K. (2021). The role of attitudes in perceptions of bicycle facilities: A latent-class regression approach. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 77, 129–148. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2020.12.006>
- Corbusier, L. (1987). *The City of To-morrow and Its Planning*. (Etchells, F., övers.) Reissue edition. New York: Dover Publications.
- Cronqvist, L. (2018). *Cykelgator – en studie av cykelgatans förutsättningar i den svenska trafikmiljön*. Malmö: ÅF-Infrastructure AB.
- Cyklingsutredningen (2012). *Ökad och säkrare cykling - en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv*. (SOU 2012:70). Stockholm: Näringsdepartementet.
- Damant-Sirois, G., Grimsrud, M. & El-Geneidy, A.M. (2014). What's your type: a multidimensional cyclist typology. *Transportation*, 41(6), 1153–1169.
<https://doi.org/10.1007/s11116-014-9523-8>
- Delbressine, R.R.H.L. (2013). *The traffic safety of bicycle streets in the Netherlands*. Delft University of technology. Master of Civil Engineering.
<https://repository.tudelft.nl/islandora/object/uuid:f3861d56-2ab9-4e33-b597-35c27d8943b8?collection=education>
- Denscombe, M. (2018). *Forskningshandboken : för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. Fjärde upplagan. Lund: Studentlitteratur.
- Denvall, H. & Johansson, S. (2013). *Bicycle Priority Street - The Missing Link in the Safe and Sustainable Infrastructure*. (Examensarbete - Institutionen för bygg- och miljöteknik, Chalmers tekniska högskola: 2013:66). Chalmers tekniska högskola / Institutionen för bygg- och miljöteknik.
- Dill, J. (2009). Bicycling for transportation and health: the role of infrastructure. *Journal of Public Health Policy*, 30(1), 95–110.
<https://doi.org/10.1057/jphp.2008.56>
- Dill, J. & McNeil, N. (2013). Four Types of Cyclists?: Examination of Typology for Better Understanding of Bicycling Behavior and Potential. *Transportation Research Record*, 2387(1), 129–138. <https://doi.org/10.3141/2387-15>
- Dill, J., McNeil, N., Broach, J. & Ma, L. (2014). Bicycle boulevards and changes in physical activity and active transportation: Findings from a natural experiment. *Preventive Medicine*, 69, 74–78. <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2014.10.006>
- Ekblad, H., Svensson, Å. & Koglin, T. (2016). *Bicycle planning in an urban context*. (Bulletin 300). Lund: Lund University, Transport and Roads, Department of Technology and Society.
- Eriksson, J., Liu, C., Forward, S., Forsman, Å., Niska, A., Tapani, A. & Wallén Warner, H. (2017). *Säkerhetseffekten av ökat cyklande*. (VTI rapport 951). Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.

- Eriksson, L. (2009). *Tema Cykel – faktorer som påverkar cykelanvändning utifrån ett individperspektiv*. (VTI rapport 652). Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- Ferreri, M. (2015). The seductions of temporary urbanism. *Ephemera*, 15(1), 181–191
- Forsberg, I. (2008). *Cykelfartsgata, Hunnebergsgatan*. Linköping: VTI.
- Furth, P.G. (2012). Bicycling Infrastructure for Mass Cycling: A Transatlantic Comparison. I: Pucher, J. & Buehler, R (red.) *City Cycling*. Cambridge, Mass: MIT Press. 105-140.
- Garrad, J., Rissel, C. & Bauman, A. (2012). Health Benefits of Cycling, Jan Garrard, Chris Rissel and Adrian Bauman. I: Pucher, J. & Buehler, R (red.) *City Cycling*. Cambridge, Mass: MIT Press. 31-56.
- Gatersleben, B. & Haddad, H. (2010). Who is the typical bicyclist? *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 13(1), 41–48.
<https://doi.org/10.1016/j.trf.2009.10.003>
- Goldenbeid, Ch. & van Schagen, I.N.L.G (1997). *Video-evaluatie "fietsstraat" Utrecht*. (R-97-28). Leidschendam: SWOV (Institute For Road Safety Research).
- Goodwin, P.B. (1996). Empirical evidence on induced traffic. *Transportation*, 23(1), 35–54. <https://doi.org/10.1007/BF00166218>
- Groot, R. (2016). *Design manual for bicycle traffic*. Ede, The Netherlands: CROW.
- Gössling, S. (2020). Why cities need to take road space from cars - and how this could be done. *Journal of Urban Design*, 25(4), 443–448.
<https://doi.org/10.1080/13574809.2020.1727318>
- Gössling, S., Schröder, M., Späth, P. & Freytag, T. (2016). Urban Space Distribution and Sustainable Transport. *Transport Reviews*, 36(5), 659–679.
<https://doi.org/10.1080/01441647.2016.1147101>
- Göteborgs stad (2013). *Trafikantundersökning på Västra Hamngatan*. [Internt material]
- Göteborgs stad (2015). *CYKELPROGRAM FÖR EN NÄRA STORSTAD 2015–2025*. Göteborg: Göteborgs stad.
- Göteborgs stad (2015). *Redbergsvägen nollmätning 2015*. [Internt material]
- Göteborgs stad (2020). *Trafik- och resandeutveckling 2020*. Göteborg: Göteborgs stad.
- Heinen, E., van Wee, B. & Maat, K. (2009). Commuting by Bicycle: An Overview of the Literature. *Transport Reviews*, 30(1), 59–96.
- HKL Research (2016). *UTVÄRDERING AV VÄSTRA HAMNGATAN SOM CYKELFARTSGATA*. Göteborg: HKL Research.
- Hudson, P. (2020). The moral superiority of cyclists has to stop. *The Telegraph*, 26 oktober. <https://www.telegraph.co.uk/cars/comment/together-moral-superiority-cyclists-has-got-stop/> [2021-04-01]
- Hull, A. & O'Holleran, C. (2014). Bicycle infrastructure: can good design encourage cycling? *Urban, Planning and Transport Research*, 2(1), 369–406.
<https://doi.org/10.1080/21650020.2014.955210>

- Infrastrukturdepartementet (2020). *Cykelgator ska underlätta för cykeltrafik*.
https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/10/cykelgator-ska-underlatta-for-cykeltrafik/?fbclid=IwAR1_IyBv4N2vuvMfXo_O8crEbprhPg4MQz8Z1Yj6m5Exq-6rH-6Oqgyo [2021-03-09]
- ITDP (u.å.). *Defining Micromobility*. Institute for Transportation and Development Policy. <https://www.itdp.org/multimedia/defining-micromobility/> [2021-04-08]
- Jacobsen, P.L., Racioppi, F. & Rutter, H. (2009). Who owns the roads? How motorised traffic discourages walking and bicycling. *Injury Prevention*, 15(6), 369–373. <https://doi.org/10.1136/ip.2009.022566>
- Johansson, J. (2020). Det är inte okej någon annanstans i samhället. *Expressen*, 29 oktober. <https://www.expressen.se/sport/foreningsliv/det-ar-inte-okej-nagon-annanstans-i-samhallet/> [2021-04-08]
- Kenyon, S., Lyons, G. & Rafferty, J. (2002). Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility. *Journal of Transport Geography*, 10(3), 207–219.
[https://doi.org/10.1016/S0966-6923\(02\)00012-1](https://doi.org/10.1016/S0966-6923(02)00012-1)
- Koglin, T. (2013). *Vélobility - A critical analysis of planning and space*. Diss. Lund: Lund University. <https://doi.org/10.13140/2.1.1004.6240>
- Koglin, T. (2014). Cykeln och bilsamhället. *Gränslös. Tidskrift för studier av Öresundsregionens historia, kultur och samhällsliv.*, 4, 64–73
- Koglin, T. & Rye, T. (2014). The marginalisation of bicycling in Modernist urban transport planning. *Journal of Transport & Health*, 1.
<https://doi.org/10.1016/j.jth.2014.09.006>
- Koucky & Partners AB (2017). *Elcyklar i trafiken. Jämförande studie mellan elcyklar och konventionella cyklar i vardagstrafik*. Göteborg: Koucky & Partners AB.
- Krizek, K.J. & Roland, R.W. (2005). What is at the end of the road? Understanding discontinuities of on-street bicycle lanes in urban settings. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 10(1), 55–68.
<https://doi.org/10.1016/j.trd.2004.09.005>
- Larsson, A. (2019). INSÄNDARE: Det finns ett utbrett och glödande hat mot cyklister i Östersund. *Östersunds-Posten*, 22 maj.
<https://www.op.se/artikel/insandare-det-finns-ett-utbrett-och-glodande-hat-mot-cyklister-i-ostersund> [2021-04-08]
- Li, Z., Wang, W., Liu, P. & Ragland, D.R. (2012). Physical environments influencing bicyclists' perception of comfort on separated and on-street bicycle facilities. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 17(3), 256–261. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2011.12.001>
- Lindkvist Scholten, C., Koglin, T., Hult, H. & Tengheden, N. (2018). *Cykelns plats i den kommunala planeringen: En fråga om status och hierarki*. (K2 WORKING PAPERS 2018:5). Lund: K2.
- Linköpings kommun (2006). *Hemställan om försök med Cykelfartsgata*. Linköping: Linköpings kommun.

- Linköpings kommun (2008). *Cykelplan för Linköping 2008 - 2028*. Linköping: Linköpings kommun.
- Linköpings kommun (2009). *Hemställan om införande av cykelfartsgata i Sverige*. Linköping: Linköpings kommun.
- Linköpings kommun (2019). *CYKLING I LINKÖPING*. . Linköping: Linköpings kommun.
- Litman, T. (2001). Generated Traffic: Implications for Transport Planning. *ITE journal*, 71(4), 38–47
- Losten, P. (2014). Trafikhinder: Arga bilister – men lägre hastighet. *SVT Nyheter*, 18 juni. <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/smaland/trafikhinder-i-tabergsadalen-arga-bilister-men-lagre-hastighet> [2021-04-01]
- Lucas, K. & Jones, P. (2012). Social impacts and equity issues in transport: an introduction. *Journal of Transport Geography*, 21, 1–3. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.01.032>
- Lundin, P. (2008). *Bilsamhället : ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige*. Stockholm: Stockholmia.
- Malmö stad (2012). *CYKELPROGRAM FÖR MALMÖ STAD 2012-2019*. Malmö: Malmö stad.
- Malmö stad (2021). *Cykelstaden Malmö*. <https://malmo.se/Stadsutveckling/Tema/Resande-och-infrastruktur/Cykelstaden-Malmo.html> [2021-04-26]
- Malmö stad Fastighets- och gatukontoret (2020). *Utredning avseende cykelgata på Höhöggsgatan*. (TN-2020-441). Malmö: Malmö stad.
- Martens, M. H. (2018). The failure to respond to changes in the road environment: Does road familiarity play a role? *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 57, 23–35. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2017.08.003>
- Mattioli, G. (2013). Car Dependence, Sustainability and the Transport Policy Stalemate: The Potential Trade-offs between Intra- and Inter-generational Equity. *The International Journal of Sustainability Policy and Practice*, 8(1), 45–57
- Minikel, E. (2012). Cyclist safety on bicycle boulevards and parallel arterial routes in Berkeley, California. *Accident Analysis & Prevention*, 45, 241–247. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.07.009>
- Naturvårdsverket (2021). *Transporterna och miljön*. <http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Transporter-och-trafik/> [2021-04-25]
- Nello-Deakin, S. (2019). Is there such a thing as a ‘fair’ distribution of road space? *Journal of Urban Design*, 24(5), 698–714. <https://doi.org/10.1080/13574809.2019.1592664>
- Nilsson, F., Jönsson, L.-E. & Hagström, C. (2014). *Cykelkulturer*. (4). Lund: Lunds Universitet, Centrum för Öresundsstudier.
- Norrköpings kommun (2018). *SUMP Norrköping*. Norrköping: Norrköpings kommun.

- Norrköpings kommun (2021). Cykelgata.[Internt material]
- Näringsdepartementet (2017). *Promemoria Cykelregler*. (N2017/03102/TIF). Stockholm: Regeringskansliet.
- Piatkowski, D.P., Marshall, W.E. & Krizek, K.J. (2019). Carrots versus Sticks: Assessing Intervention Effectiveness and Implementation Challenges for Active Transport. *Journal of Planning Education and Research*, 39(1), 50–64. <https://doi.org/10.1177/0739456X17715306>
- Pritchard, R., Bucher, D. & Frøyen, Y. (2019). Does new bicycle infrastructure result in new or rerouted bicyclists? A longitudinal GPS study in Oslo. *Journal of Transport Geography*, 77, 113–125. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.05.005>
- Pucher, J. & Buehler, R. (2008). Cycling for Everyone: Lessons from Europe. *Transportation Research Record*, 2074(1), 58–65. <https://doi.org/10.3141/2074-08>
- Pucher, J. & Buehler, R. (2009). Cycling for a Few or for Everyone: The Importance of Social Justice in Cycling Policy. *World Transport Policy and Practice*, 15(1), 8
- Pucher, J. & Buehler, R. (2017). Cycling towards a more sustainable transport future. *Transport Reviews*, 37(6), 689–694. <https://doi.org/10.1080/01441647.2017.1340234>
- Pucher, J., Buehler, R. & Sgm, F. (2008). Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany. *Transport Reviews*, 28, 495–528. <https://doi.org/10.1080/01441640701806612>
- Pucher, J., Dill, J. & Handy, S. (2010). Infrastructure, programs, and policies to increase bicycling: An international review. *Preventive Medicine*, 50, 106–125. <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2009.07.028>
- Regeringskansliet (2017). *En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling*. Stockholm: Näringsdepartementet.
- Region Stockholm (2020). *Resvaneundersökning 2019*. Stockholm: Region Stockholm. <https://www.sll.se/globalassets/2.-kollektivtrafik/kollektivtrafiken-vaxer-med-stockholm/su/resvaneundersokningen/rapport-resvaneundersokning-2019---version-1.3.pdf>
- Rietveld, P. & Daniel, V. (2004). Daniel, V.: Determinants of bicycle use: do municipal policies matter?. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 38(7), 531–550. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2004.05.003>
- Rye, T. & Hrelja, R. (2020). Policies for Reducing Car Traffic and Their Problematisation. Lessons from the Mobility Strategies of British, Dutch, German and Swedish Cities. *Sustainability*, 12(19), 8170. <https://doi.org/10.3390/su12198170>
- Sandström, E. (1974). *Att cykla är nödvändigt*. Stockholm: Rabén & Sjögren.
- Santos, G., Maoh, H., Potoglou, D. & Brunn, T. (2013). Factors Influencing Modal Split of Commuting Journeys in Medium-size European Cities. *Journal of Transport Geography*, 30, 127–137. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.04.005>

- Schepers, P., Twisk, D., Fishman, E., Fyhri, A. & Jensen, A. (2017). The Dutch road to a high level of cycling safety. *Safety Science*, 92, 264–273.
<https://doi.org/10.1016/j.ssci.2015.06.005>
- Schreiber, M. (2016). *Cycling roads and one-way streets with contra-flow cycling*. (60). Berlin: German Insurance Association.
- Sheller, M. (2012). Sustainable mobility and mobility justice: Towards a twin transition. *Mobilities: New Perspectives on Transport and Society*, 289–304
- Sheller, M. & Urry, J. (2000). The city and the car. *INTERNATIONAL JOURNAL OF URBAN AND REGIONAL RESEARCH*, 24(4), 737
- SKL & Trafikverket (2010). *GCM-Handbok*. Stockholm: SKL.
- SKL, Trafikverket, & Boverket (2015). *Trafik för en attraktiv stad – handbok*. (Utgåva 3). Stockholm: SKL.
- Stanley, J., Stanley, J. & Hansen, R. (2017). *How Great Cities Happen: Integrating People, Land Use and Transport*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing.
- Statens planverk (1967). *SCAFT 1968: Riktlinjer för stadsplanering med hänsyn till trafiksäkerhet*. (Publikation nr 5). Stockholm.
- Statens Väginstitut (1935). *FÖRHANDLINGAR VID NORDISKA VÄGTEKNISKA MÖTET I STOCKHOLM ÅR 1935*. Stockholm.
- Steg, L. (2005). Car use: lust and must. Instrumental, symbolic and affective motives for car use. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 39(2–3), 147–162. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2004.07.001>
- Stockholms stad (2012). *Framkomlighetsstrategin*. Stockholm: Stockholms stad.
- Stockholms stad (2020). *Cykelfrämjande åtgärder på Surbrunnsgatan. Inriktningsbeslut*. Stockholm: Stockholms stad.
- Stockholms stad (2021). *Cykeltrafik - Stockholms miljöbarometer*.
<http://miljobarometern.stockholm.se/trafik/cykeltrafik/> [2021-04-26]
- Svensk Cykling (2018). *Cykelenkät*. Stockholm: Svensk cykling.
- Svensson, M. (2019). Är cyklisterna verkligen människor?. *Dagens Nyheter*, 1 maj.
<https://www.dn.se/ledare/mattias-svensson-ar-cyklisterna-verkligen-manniskor/> [2021-04-08]
- Sveriges Miljömål (2021). *Andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik - Sveriges miljömål*. <https://sverigesmiljomal.se/etappmalen/andelen-gang--cykel--och-kollektivtrafik/> [2021-04-01]
- Tennøy, A., Tønnesen, A. & Gundersen, F. (2019). Effects of urban road capacity expansion – Experiences from two Norwegian cases. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 69, 90–106.
<https://doi.org/10.1016/j.trd.2019.01.024>
- Thomasson, T. (2021). Gummipuckar plockas bort från cykelgata. *Sydsvenskan*, 25 februari.
- Thomasson, T. & Brundin, L. (2021). Malmös första cykelgata är här – men cyklisterna är rädda. *Sydsvenskan*, 3 februari.
<https://www.sydsvenskan.se/2021-02-02/malmos-forsta-cykelgata-ar-har-men-cyklisterna-ar-radda> [2021-04-08]
- Thulin, H. & Obrenovic, A. (2008). *Cykelfartsgata på Hunnebergs- och*

- Klostergatan i Linköping – en före-/efterstudie.* (PM 2008-12-07). Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- Trafik Göteborg (2019). Nu ska Karl Johansgatan bli cykelfartsgata. *Trafik Göteborg*, 13 september. <https://trafikgoteborg.se/nyheter/nu-ska-karl-johansgatan-bli-cykelfartsgata/>
- Trafik Göteborg (2020). Cykelbanan återställd på Linnégatan. *Trafik Göteborg*, 4 september. <https://trafikgoteborg.se/nyheter/cykelbanan-aterstalld-pa-linnegatan/>
- Trafikanalys (2020). *Resvanor i Sverige 2019.* (2020:17). Stockholm: Trafikanalys.
- Trafikverket (2020a). *Nationellt cykelbokslut 2019.* (2020:137). Borlänge: Trafikverket.
- Trafikverket (2020b). *Prognos för persontrafiken 2040.* (2020:128). Borlänge: Trafikverket.
- Trafikverket (2021a). *Nu är vi ute och cyklar igen: 205 miljoner till lokala cykelåtgärder.* <https://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/Nationellt/2021-03/nu-ar-vi-ute-och-cyklar-igen-205-miljoner-till-lokala-cykelatgarder/> [2021-04-25]
- Trafikverket (2021b). *VGU: Krav.* (2021:001). Borlänge: Trafikverket.
- Trost, J. & Hultåker, O. (2016). *Enkätboken.* femte upplagan. Lund: Studentlitteratur.
- Umeå kommun (2018). *Cykeltrafikprogram för Umeå.* Umeå: Umeå kommun.
- Umeå kommun (2019). *Mobilitetsbokslut 2019.* Umeå: Umeå kommun.
- Urry, J. (2004). The 'System' of Automobility. *Theory, culture & society*, 21(4–5), 25–39. <https://doi.org/10.1177/0263276404046059>
- van Boggelen, O. & Hulshof, R. (2019). *Fietsberaadnotitie aanbevelingen fietsstraten binnen de kom.* CROW-Fietsberaad.
- Wehtje, P., Andersson, J. & Niska, A. (2018). *Effektsamband mellan infrastruktur och cykling En kunskapssammanställning.* (VTI rapport 944). Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- ÅF (2019). *CYKELGATOR I MALMÖ Koncept- och potentialstudie för Malmös framtida cykelgator.* Malmö: ÅF - Trafik- och samhällsplanering.

Figurförteckning

- Figur 1 och 2.** Gunnarsson, S. O. & Lindström, S (1970). *Vägen till trafiksäkerhet*. Stockholm: Rabén & Sjögren.
- Figur 3.** Rouilleralain (u.å.). *Berlin - Fahrradstrasse Chorinerstr 4* [fotografi]. Hämtad [2021-05-03] från <https://search.creativecommons.org/photos/23570f9e-bb1e-470d-94ff-118d6222eedc> (CC BY-SA 2.0).
- Figur 4.** CROW-Fietsberaad (u.å.) *Verkeersbord fietsstraat met aanvulling bewoners* [fotografi]. Hämtad [2021-05-03] från <https://search.creativecommons.org/photos/6e932af5-dc54-4247-9da2-e5295de89a1d> (CC BY-SA 2.0).
- Figur 5.** Giny, C. (u.å.) *Dutch bicycle street in Utrecht* [fotografi]. Hämtad [2021-05-03] från <https://search.creativecommons.org/photos/1b158788-b613-48ab-9efd-1de68ece17b8> (CC BY-SA 2.0).
- Figur 6.** Transportstyrelsen (2020). *E33. Cykelgata*. Hämtad [2021-02-12] från <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Vagmarken/Anvisningsmarken/cykelgata/>
- Figur 7.** Transportstyrelsen (2020). *E34. Cykelgata upphör*. Hämtad [2021-02-12] från <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Vagmarken/Anvisningsmarken/cykelgata-upphor/>.
- Figur 8.** Göteborgs stad (2021). *3AD Cykelfartsgata* [fotografi]. Hämtad [2021-03-19] från <https://tekniskhandbok.goteborg.se/3-utformning/3a-blandtrafikgator/3ae-cykelfartsgata/>. Foto: Jonas Andersson.
- Figur 9.** Thulin, H. & Obrenovic, A. (2008). *Cykelfartsgata på Hunnebergs- och Klostergatan i Linköping – en före-/efterstudie* [fotografi]. Linköping: VTI.
- Figur 10.** Wendelius, J. (2021). *Entré till Hohögsgatan i Malmö* [fotografi].
- Figur 11.** Stockholms stad (2020). *Cykelfrämjande åtgärder på Surbrunnsgatan. Inriktningsbeslut* [fotografi]. Stockholm: Stockholms stad.
- Figur 12.** Stockholms stad (2020). *Cykelfrämjande åtgärder på Surbrunnsgatan. Inriktningsbeslut* [fotografi]. Stockholm: Stockholms stad.
- Figur 13.** Wendelius, J. (2021). *Skyltad infart till Hohögsgatan i Malmö* [fotografi].
- Figur 14.** Göteborgs stad (2016). *Normalsektion cykelfartsgata*. [ritning]. Hämtad [2021-03-19] från https://tekniskhandbok.goteborg.se/wp-content/uploads/1H_437_4541-A_Cykelfartsgata.pdf.

Bilagor

Bilaga 1. Enkät



Hej,

Jag, Jennifer Wendelius, studerar sista terminen på masterprogrammet Hållbar Stadsutveckling vid Sveriges Lantbruksuniversitet och skriver under vårterminen examensarbete tillsammans med Trivector. Examensarbetet handlar om cykelgator och dess förutsättningar i en svensk kontext.

Som ett första steg i arbetet utförs denna enkät med syfte att skapa en översiktlig bild av svenska kommuners arbete med cykelgator. Enkäten riktar sig därför till dig som arbetar med trafikplanering och/ eller cykelfrågor på kommunal nivå.

Enkäten bedöms att ta cirka 10 minuter att genomföra och dina svar kommer att anonymiseras.

Frågor märkta med * är obligatoriska, det betyder att du måste fylla i dem för att komma vidare i enkäten.

Om du har några frågor om enkäten, kontakta Jennifer Wendelius på wendeliusjennifer@gmail.com

Vänligen besvara enkäten senast fredagen den 5 mars.

Stort tack på förhand för din medverkan!

1. Vilken kommun avser dina svar?

2. Vilken är din nuvarande yrkesroll?

3. Tror du att cykelgator kan vara en användbar reglering på vissa gator i er kommun? *

- ☐ Ja
☐ Nej
☐ Vet ej

Förklara gärna varför:

Sedan den 1 december 2020 finns bestämmelser angående cykelgata i trafikförordningen. Följande bestämmelser gäller för cykelgata:

- *Fordon får inte föras med högre hastighet än 30 kilometer i timmen.*
- *Fordon får inte parkeras på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser.*
- *En förare som kör in på en väg som är cykelgata har väjningsplikt mot fordon på cykelgatan.*
- *En förare av ett motordrivet fordon ska anpassa hastigheten till cykeltrafiken.*
- *En förare har också väjningsplikt mot varje fordon vars kurs skär den egna kursen när föraren kommer in på en väg från en cykelgata.*
- *Den högsta tillåtna hastigheten märks ut med vägmärke*

4. Har ni infört eller planerar ni att införa cykelgator i kommunen? *
Vänligen markera alla svarsalternativ som stämmer.

- ☐ Ja, vi har sedan de nya bestämmelserna trädde i kraft i december implementerat en eller flera cykelgator
- ☐ Ja, vi planerar för att implementera en eller flera cykelgator
- ☐ Nej
- ☐ Nej, men vi har börjat fundera på om det kan vara en lämplig lösning i vår kommun
- ☐ Vi har testat varianter på cykelgator tidigare, redan innan de nya bestämmelserna infördes

5. Upplever du att de nya bestämmelserna för cykelgator har påverkat implementeringsmöjligheten av dem? *

- ☐ Ja
☐ Nej
☐ Vet ej

Eventuell kommentar:

6. Anser du att bestämmelserna för cykelgator är tillräckligt tydliga? *

- ☐ Ja
☐ Nej
☐ Vet ej

Eventuell kommentar:

7. Anser du att de nya vägmärkena för cykelgator är användbara? *



Vägmärke för cykelgata, E33.



Vägmärke för cykelgata upphör, E34.

- ☐ Ja
☐ Nej
☐ Vet ej

Eventuell kommentar:

8. Ser du ett behov av ytterligare riktlinjer kring utformning i arbetet med att implementera cykelgator? *

- ☐ Ja
☐ Nej
☐ Vet ej

Eventuell kommentar:

9. Tror du att cykelgator har potential att förbättra förutsättningarna för cyklister i er kommun? *

- ☐ Ja
- ☐ Nej
- ☐ Vet ej

Eventuell kommentar:

10. Har du några övriga kommentarer eller synpunkter du vill tillägga?

11. Skulle du kunna tänka dig att ställa upp i en intervju för att diskutera kommunens arbete med cykelgator? Lämna i så fall dina kontaktuppgifter nedan så kommer du bli kontaktad inom kort.

Namn:

12. Mailadress:

Bilaga 2. Intervjuguide

1. Skulle du vilja börja med att beskriva din arbetsroll och berätta lite kort om kommunens cykelplanering?
2. Kan du berätta om kommunens tidigare arbete och erfarenheter med cykelgator?
 - På vems initiativ startade arbetet?
 - Hur har cykelgatorna har fungerat?
 - Användarupplevelse?
3. Skulle du kunna berätta om kommunens planerar för cykelgator i dagsläget och hur arbetsprocessen med dem ser ut?
 - Budget/ kostnad jämfört med annan cykelinfrastruktur?
 - Hur förhåller sig/prioriteras cykelgator till andra pågående satsningar inom cykeltrafik och hållbar mobilitet generellt?
4. Vad är kommunens mål/syfte med cykelgator?
5. Var och när anser du att cykelgator kan vara en användbar reglering?
 - Skillnad mot vanliga blandtrafikmiljöer?
6. Vill du berätta lite hur ni tänker ni kring utformningen av cykelgator?
 - Har ni några riktlinjer kring utformningen?/ planer på att ta fram det?
7. Skulle du kunna berätta lite hur du ser på förutsättningarna är för att implementera cykelgator i kommunen?
 - Vilka förutsättningar anser du krävs för att en cykelgata ska fungera?
8. Ser du några utmaningar med att implementera av cykelgator?
 - Svårigheter i det praktiska genomförandet?
9. Hur upplever du de regler och riktlinjer som finns kring cykelgator?
 - Har den nya regleringen påverkat ert arbete?
 - Hur upplever ni skyltningen?
10. Ser du ett behov av några förändringar för att underlätta implementeringen av cykelgator?
11. Övriga frågor/funderingar?

Bilaga 3. Medlemskommuner i Svenska Cykelstäder

Kommuner i Svenska cykelstäder	
Borås	Motala
Danderyd	Nacka
Eskilstuna	Skövde
Falkenberg	Sollentuna
Falun	Stockholm
Gävle	Sundbyberg
Göteborg	Sundsvall
Halmstad	Tranås
Helsingborg	Trollhättan
Jönköping	Umeå
Karlskrona	Uppsala
Karlstad	Varberg
Kungsbacka	Västerås
Linköping	Växjö
Luleå	Örebro
Lund	Östersund
Malmö	Österåker

Vid enkäten genomförande var 33 kommuner medlemmar och ytterligare två kommuner, Mora och Kungsbacka, har blivit medlemmar efter enkäten genomfördes.

Publicering och arkivering

Godkända självständiga arbeten (examensarbeten) vid SLU publiceras elektroniskt. Som student äger du upphovsrätten till ditt arbete och behöver godkänna publiceringen. Om du kryssar i **JA**, så kommer fulltexten (pdf-filen) och metadata bli synliga och sökbara på internet. Om du kryssar i **NEJ**, kommer endast metadata och sammanfattning bli synliga och sökbara. Fulltexten kommer dock i samband med att dokumentet laddas upp arkiveras digitalt.

Om ni är fler än en person som skrivit arbetet så gäller krysset för alla författare, ni behöver alltså vara överens. Läs om SLU:s publiceringsavtal här: <https://www.slu.se/site/bibliotek/publicera-och-analysera/registrera-och-publicera/avtal-for-publicering/>.

☒ JA, jag/vi ger härmed min/vår tillåtelse till att föreliggande arbete publiceras enligt SLU:s avtal om överlåtelse av rätt att publicera verk.

☐ NEJ, jag/vi ger inte min/vår tillåtelse att publicera fulltexten av föreliggande arbete. Arbetet laddas dock upp för arkivering och metadata och sammanfattning blir synliga och sökbara